

# **Aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239**

Kandidatnummer: 694

Leveringsfrist: 27.04.09

Til sammen 16 482 ord

27.04.2009

# Innholdsfortegnelse

|                 |  |                 |
|-----------------|--|-----------------|
| <b><u>1</u></b> | <b><u>INNLEDNING</u></b>   | <b><u>1</u></b> |
| 1.1             | Presentasjon av oppgaven   | 1               |
| 1.2             | Problemstillinger oppgaven tar opp   | 1               |
| 1.3             | Avgrensning av oppgavens tema  | 2               |
| <b><u>2</u></b> | <b><u>UAKTSOMHETSBEGREPET I STRAFFERETTEN</u></b>                                      | <b><u>3</u></b> |
| 2.1             | Generelt om uaktsomhetsbegrepet i strafferetten  | 3               |
| 2.2             | Bevisst uaktsomhet   | 4               |
| 2.3             | Ubevisst uaktsomhet  | 4               |
| 2.4             | Simpel og grov uaktsomhet  | 5               |
| 2.5             | Grensen oppad mot forsett  | 5               |
| 2.6             | Grensen nedad mot den straffrie handling   | 6               |
| <b><u>3</u></b> | <b><u>KORT OM ANVENDELSESOMRÅDET FOR VEGTRAFIKKLOVEN § 3 OG STRAFFELOVEN § 239</u></b> | <b><u>6</u></b> |
| <b><u>4</u></b> | <b><u>VEGTRAFIKKLOVEN § 3</u></b>  | <b><u>8</u></b> |
| 4.1             | Generelt om vtrl. § 3 - grunnregelen for all trafikk                                   | 8               |
| 4.2             | Formål   | 9               |
| 4.3             | Skyldkravet  | 9               |
| 4.4             | Den straffbare handling  | 10              |
|                 |  | I               |

|                 |   |                  |
|-----------------|---|------------------|
| 4.4.1           | Skadedeliktet   | 10               |
| 4.4.2           | Faredeliktet  | 11               |
| 4.4.3           | Handlingsdeliktet   | 12               |
| <b>4.5</b>      | <b>Generelt om aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3</b>                               | <b>12</b>        |
| <b>4.6</b>      | <b>Objektive momenter av betydning for vurdering av aktsomhetskravet etter vtrl. § 3</b>    | <b>15</b>        |
| 4.6.1           | Vanskelige kjøreforhold   | 15               |
| 4.6.2           | Førerens muligheter til å bli oppmerksom på det forhold han skal innrette sin kjøring etter | 16               |
| 4.6.3           | Skadelidte opptrer ekstraordinært eller upåregnelig.  | 16               |
| 4.6.4           | Skadelidte opptrer ulovlig  | 17               |
| 4.6.5           | Ekstraordinære og upåregnelige ytre forhold   | 17               |
| <b>4.7</b>      | <b>Subjektive momenter av betydning for vurderingen av aktsomhetskravet etter vtrl. § 3</b> | <b>18</b>        |
| 4.7.1           | Lokalkunnskap   | 18               |
| 4.7.2           | Oppmerksomhet   | 19               |
| 4.7.3           | Sykdom og nedsatt førlighet   | 20               |
| 4.7.4           | Plutselige sykdomsanfall  | 21               |
| 4.7.5           | Alder   | 21               |
| 4.7.6           | Manglende kjøreferdighet og erfaring  | 22               |
| <b>4.8</b>      | <b>Eksempler fra rettspraksis i bestemte trafikale situasjoner</b>                          | <b>22</b>        |
| 4.8.1           | Kjøring i og ved gangfelt   | 22               |
| 4.8.2           | Ryging og vending   | 23               |
| 4.8.3           | Mørke og dårlig sikt  | 24               |
| <b>4.9</b>      | <b>Oppsummering</b>   | <b>25</b>        |
| <b><u>5</u></b> | <b><u>STRAFFELOVEN § 239</u></b>  | <b><u>25</u></b> |
| <b>5.1</b>      | <b>Generelt om strl. § 239</b>  | <b>25</b>        |
| <b>5.2</b>      | <b>Uaktsomhetskravet etter strl. § 239</b>  | <b>26</b>        |
| <b>5.3</b>      | <b>Årsakssammenheng og adekvans</b>   | <b>26</b>        |
| 5.3.1           | Nærmere om kravet til påregnelig dødsfølge  | 27               |

|                 |  |                  |
|-----------------|--|------------------|
| <b>5.4</b>      | <b>Oversikt og historikk over aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239 i forhold til aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3</b> | <b>29</b>        |
| 5.4.1           | Tiden før 1988   | 29               |
| 5.4.2           | Lovendring 8. juli 1988  | 30               |
| 5.4.3           | Lovendring 15. juni 2001   | 32               |
| 5.4.4           | Oppsummering   | 35               |
| <b>5.5</b>      | <b>Rettspraksis etter lovendringen 15. juni 2001</b>   | <b>36</b>        |
| 5.5.1           | Momenter Høyesterett har tatt i betraktning ved vurderingen av innholdet i lempingen av aktsomhetskravet i strl. § 239               | 37               |
| 5.5.2           | Vurdering av rettspraksis etter lovendringen   | 41               |
| <b>5.6</b>      | <b>Kasuistikk</b>  | <b>44</b>        |
| 5.6.1           | Kjøring i og ved gangfelt  | 44               |
| 5.6.2           | Rygging og vending   | 46               |
| 5.6.3           | Føring av store kjøretøy med betydelige blindsoner   | 46               |
| 5.6.4           | Personer i vegbanen  | 48               |
| <b>5.7</b>      | <b>Oppsummering</b>  | <b>49</b>        |
| <b><u>6</u></b> | <b><u>NY BESTEMMELSE I STRAFFELOVEN AV 20. MAI 2005 NR. 28</u></b>   | <b><u>50</u></b> |
| <b>6.1</b>      | <b>Innledning</b>  | <b>50</b>        |
| <b>6.2</b>      | <b>Straffelovkommisjonens utkast til ny straffelov. NOU 2002:4. - Skyldkravet bør endres til grov uaktsomhet</b>                     | <b>51</b>        |
| <b>6.3</b>      | <b>Justis- og Politidepartementets syn i Ot.prp. nr. 22(2008-2009) - Skyldkravet bør ikke endres til grov uaktsomhet</b>             | <b>53</b>        |
| <b>6.4</b>      | <b>Norges Lastebileier-forbund - Skyldkravet bør endres til grov uaktsomhet</b>  | <b>54</b>        |
| <b>6.5</b>      | <b>Foreligger det et behov for å heve skyldkravet til grov uaktsomhet?</b>   | <b>54</b>        |
| 6.5.1           | Hensynet til å verne liv og helse  | 55               |
| 6.5.2           | Hensynet til ikke å stigmatisere en uaktsom fører som drapsmann  | 55               |
| 6.5.3           | Hensynet til ansvars plassering  | 56               |
| 6.5.4           | Min vurdering  | 56               |

|          |                                 |           |
|----------|---------------------------------|-----------|
| <u>7</u> | <u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u> | <u>59</u> |
|----------|---------------------------------|-----------|

|          |                        |           |
|----------|------------------------|-----------|
| <u>8</u> | <u>LITTERATURLISTE</u> | <u>60</u> |
|----------|------------------------|-----------|

# 1 Innledning

## 1.1 Presentasjon av oppgaven

En høyesterettsdommer skal en gang ha svart følgende på et spørsmål om han noen gang hadde gjort noe ulovlig: ”*Jeg har jo bil!*” Dette er illustrerende for det sentrale temaet som skal behandles i denne oppgaven. Kjøring i trafikken er noe de fleste kan relatere seg til og mange av oss vil nok måtte innrømme å ha brutt en trafikkbestemmelse fra tid til annen.

I 2008 omkom 256 mennesker i trafikken i Norge.<sup>1</sup> Dødsfall i trafikken er et samfunnsproblem som må tas på alvor, også i rettsystemet. Den rettslige reguleringen av trafikk er gjennomført i vegtrafikkloven (heretter vtrl.) av 18. juni Nr 4. 1965. Vtrl. § 3 inneholder den generelle grunnregel og aktsomhetsnorm for all trafikk. Ved siden av vtrl. § 3 kan § 239 i straffeloven (heretter strl.) av 22. mai 1902 Nr. 10 komme til anvendelse for den rettslige reaksjonen der uaktsom kjøring har ført til dødsfall i trafikken.

## 1.2 Problemstillinger oppgaven tar opp

Hovedtemaet for denne oppgaven er å belyse den nedre grense for anvendelsesområdet til strl. § 239 ved trafikkulykker som har medført dødelig utfall. Her befinner man seg i skjæringspunktet mellom to tungtveiende hensyn. På en ene side står hensynet til å ivareta menneskeliv i trafikken. På den annen side står hensynet til ikke å stigmatisere en fører som drapsmann i de tilfeller der føreren i et uheldig øyeblikk har gjort en feil som har endt i en dødsulykke.

---

<sup>1</sup> Trygg Trafikk 2009.

Jeg skal i det følgende belyse aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 og strl. § 239. I særlig grad vil jeg behandle de tilfeller der det foreligger en forskjellig aktsomhetsnorm etter vtrl. § 3 og strl. § 239. Innholdet i aktsomhetsnormen etter bestemmelsene var sammenfallende inntil det i 2001 ble foretatt en lovendring i strl. § 239 som innebar en lemping på bindingen mellom de to bestemmelsene. Det ble ved lovendringen ikke konkret fastlagt hvor langt denne lempingen var ment å strekke seg, utover at strl. § 239 ikke lenger skulle komme til anvendelse der en fører hadde begått en feil som enhver fører vil måtte erkjenne å gjøre seg skyldig i fra tid til annen. Den sentrale problemstilling i denne oppgaven blir å belyse hvordan denne lovendringen har blitt forstått og utviklet i rettspraksis. Det rettskildemessige grunnlaget vil derfor primært forankres i rettspraksis og forarbeidene til lovendringer som har kommet med tiden.

Det arbeides våren 2009 med et forslag til en bestemmelse i den nye straffeloven av 20. mai 2005 Nr. 28 som skal etterfølge strl. § 239. I forbindelse med dette lovforslaget er det forskjellige meninger om skyldkravet i den nye bestemmelsen skal endres fra simpel uaktsomhet, som er gjeldende rett, til grov uaktsomhet. Jeg vil i denne oppgaven belyse de hensyn som gjør seg gjeldende for denne problemstillingen, og ta et standpunkt til dette spørsmålet.

### 1.3 Avgrensning av oppgavens tema

Strl. § 239 er den generelle straffebestemmelse om uaktsom forvoldelse av en annens død og gjelder på alle livsområder. Drøftelsene i denne oppgaven avgrenses til forvoldelse av en annens død innenfor vegtrafikkrettens område. I forhold til strl. § 239 avgrenses oppgaven videre til de tilfeller der man befinner seg i de lavere uaktsomhetskategorier. Tilfeller som klart vil rammes av bestemmelsen, f. eks dødsfall som følge av kjøring i sterk alkoholpåvirket tilstand, blir ikke behandlet.

Vtrl. § 3 gjelder for alle som ferdes og oppholder seg i trafikken. I denne oppgaven avgrenser jeg drøftelsen til å omhandle bestemmelsens betydning for aktsomhetsnormen som gjelder ved føring av motorvogn.

Oppgaven avgrenses videre til en drøftelse av aktsomhetsnormen etter begge bestemmelsene, jeg kommer derfor ikke til å behandle straffutmålingen etter bestemmelsene.

## **2 Uaktsomhetsbegrepet i strafferetten**

### **2.1 Generelt om uaktsomhetsbegrepet i strafferetten**

For at en handling skal være straffbar kreves det at de fire straffbarhetsbetingelsene i strafferetten er oppfylt. Det må finnes et straffebud som rammer den utøvede handling, det må ikke foreligge noen straffrihetsgrunn, det må foreligge subjektiv skyld hos gjerningspersonen og det kreves at gjerningspersonen var tilregnelig i gjerningsøyeblikket.<sup>2</sup>

I strafferetten utgjør uaktsomhet en type subjektiv skyld hos gjerningsmannen. Av strl. § 40 1. ledd fremkommer det at forsett er det alminnelige skyldkravet etter straffeloven. Etter bestemmelsen utgjør uaktsomhet et skyldkrav der dette fremkommer av den straffebestemmelse som er overtrådt.<sup>3</sup>

Det vil i utgangspunktet foreligge en uaktsom handling der handlingen innebærer et avvik fra det en kyndig og oppmerksom person ville foretatt i samme situasjon. Dette er det teoretiske utgangspunktet og normen for hvordan en kyndig og oppmerksom person vil

---

<sup>2</sup> Andenæs Alminnelig Strafferett 5.utg. ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn s.101.

<sup>3</sup> Strl. § 40 1. ledd.



opptre varierer ut fra hvilket livsområde man befinner seg. Generelt stilles det strengere krav til aktsomheten innenfor de livsområder der en uaktsomhet har et stort skadepotensiale. Vegtrafikken vil typisk være et slikt livsområde.

Uaktsomhet som skyldkrav grenser oppad mot forsettet og nedad mot den straffrie handling. Innenfor uaktsomhetsbegrepet skiller man mellom simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet. Videre opereres det i strafferetten med to typer uaktsomhet, den bevisste uaktsomhet og den ubevisste uaktsomhet. Disse begrepene vil defineres i det følgende.

## 2.2 Bevisst uaktsomhet

Ved den bevisste uaktsomhet aksepterer gjerningspersonen at det vil foreligge en risiko ved sin handling. Den bevisste uaktsomhet foreligger som en følge av en vurdering tatt av gjerningspersonen. Man kan si det slik at ved den bevisste uaktsomhet tar gjerningspersonen en bevisst risiko, men håper at det skal gå bra. Et eksempel er den fører som bevisst bryter fartsgrensen samtidig som han er engstelig for at det kan oppstå et uhell.

## 2.3 Ubevisst uaktsomhet

Ved den ubevisste uaktsomhet utfører gjerningspersonen en handling uten å være klar over risikoen handlingen medfører. Det foreligger ingen aksept av risiko fra gjerningspersonen sin side. Faremomentet vil likevel være like tilstedeværende som i de tilfeller der den uaktsomme handling er et resultat av en bevisst vurdering foretatt av gjerningspersonen. Den fører som bryter fartsgrensen ubevisst og derfor ikke vurderer risikoen for uhell, vil opptre ubevisst uaktsomt.

## 2.4 Sempel og grov uaktsomhet

Om en uaktsom handling er simpel eller grov er et resultat av en skjønnsmessig vurdering av hvor stort avvik som foreligger mellom den handling som en kyndig og oppmerksom person ville foretatt i samme situasjon og den handling som er foretatt i et konkret tilfelle. For at en uaktsom handling skal være grov har Høyesterett i Rt. 1970 s. 1235 uttalt at ”*Det må foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet.*”<sup>4</sup> I straffeloven av 20. mai 2005 Nr. 28 § 23 2. ledd, som foreløpig ikke har trådt i kraft, er grov uaktsomhet definert slik: ”*Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse.*”<sup>5</sup>

Om en uaktsomhet er simpel eller grov er uavhengig av om det foreligger en bevisst eller ubevisst uaktsomhet. Skillet mellom simpel og grov uaktsomhet vil oftest ha betydning for straffeutmålingen, men der det i gjerningsbeskrivelsen i en straffebestemmelse kreves grov uaktsomhet vil skillet mellom simpel og grov uaktsomhet være avgjørende for straffbarheten.

## 2.5 Grensen oppad mot forsett

I strafferetten avgrenses den bevisste uaktsomhet oppad mot forsett. Ved forsett kan gjerningspersonen bebreides for en handling der han ved utførelse av handlingen har hatt til formål å gjøre noe som har en straffbar følge. Med andre ord er følgen tilsiktet.<sup>6</sup> Videre er en handling utøvd med forsett hvis gjerningspersonen har regnet det som sikkert eller overveiende sannsynlig at den straffbare følge ville inntreffe. Dette er sannsynlighetsforsettet. En siste form for forsett er dolus eventualis. Det vil foreligge forsett der en gjerningsperson har foretatt en handling hvor gjerningspersonen aksepterer at det kan inntreffe en straffbar følge som et resultat av handlingen. Man sier at

---

<sup>4</sup> Rt. 1970 s. 1235.

<sup>5</sup> Ny strl. § 23.

<sup>6</sup> Andenæs Alminnelig Strafferett 5.utg. ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn s.233.

gjerningspersonen aksepterer *følgen* av sin handling dersom handlingen er voldt forsettlig mens en gjerningsperson som handler bevisst uaktsomt aksepterer *risikoen* for sin handling.

## 2.6 Grensen nedad mot den straffrie handling

I livet og samfunnet generelt vil man aldri ha en garanti for at det ikke skjer ulykker. Derfor vil ikke enhver handling som har vært den utløsende årsak til en hendelse bli kategorisert som en strafferettslig uaktsom handling. I strafferetten opereres det med begrepet den tillatte risiko. Kort oppsummert kan en si at samfunnslivet er basert på at en viss farefremkallelse er lovlig.<sup>7</sup> Ved at samfunnet godtar kjøring i trafikk med kjøretøy, aksepterer det samtidig at det vil skje ulykker.

Det vil ofte være en utfordrende balansegang å avgjøre om en handling befinner seg i den nedre kategorien av uaktsomhet eller om en handling er straffri ut fra den tillatte risiko, denne utfordringen vil også gjøre seg gjeldende innenfor vegtrafikkretten.

## 3 Kort om anvendelsesområdet for Vegtrafikkloven § 3 og Straffeloven § 239

Før jeg går nærmere inn på de to bestemmelsene under pkt. 4 og pkt. 5 vil jeg først si noe kort om anvendelsesområdene for vtrl. § 3 og strl. § 239.

Vtrl. § 3 er den prinsipielle hovedbestemmelsen og grunnregelen for all trafikk. Bestemmelsen er satt til å fremme trygghet og orden i trafikken. Videre rammer bestemmelsen uaktsom kjøring og dens anvendelsesområde er begrenset til vegtrafikkretten. Strl. § 239 rammer uaktsom forvoldelse av en annens død og er ikke

---

<sup>7</sup> Andenæs. Alminnelig Strafferett 5.utg. ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn s.158.

begrenset til noe bestemt livsområde. Vtrl. § 3 er primært satt til å verne offentlige interesser, men inneholder også et vern mot personskade. Strl. § 239 er satt til å verne private interesser. Dette fremkommer i Rt. 1980 s. 360. Høyesterett kom i denne saken til at en domstol ikke kunne dømme for strl. § 239 på eget initiativ når påtalemyndigheten ikke hadde tatt ut tiltale etter strl. § 239 i tillegg til en tiltale etter vtrl. § 3. Flertallet i Høyesterett (dissens 4-1) kom til at strl. § 239 omfattet et annet rettslig forhold og var satt til å verne andre interesser enn vtrl. § 3. Om de interesser bestemmelsene tar sikte på å verne uttalte flertallet i Høyesterett: *”Vegtrafikklovens § 3, som er den sentrale bestemmelsen i tiltalebeslutningen, tar sikte på å skape trygghet og orden i trafikken. Når det sies at enhver skal ferdes varsomt i trafikken slik at det ikke voldes skade, er den også et vern mot personskade. Påbudet har dog ikke primært karakter av en bestemmelse til vern av private interesser, og det gis ingen fornærmet i straffeprosessuell forstand. Straffelovens § 239 står i denne lovens kapittel om forbrytelser mot liv, legeme og helbred, og dens direkte formål er å verne disse goder.*

*Ut fra dette må man etter min oppfatning si at de to bestemmelsene verner forskjellige interesser og således har ulike strafferettslige siktemål.”*<sup>8</sup>

Bestemmelsene retter seg mot forskjellige straffbare aspekter ved en handling. Der det har kommet til et dødsfall som følge av en trafikkulykke rammer vtrl. § 3 den uaktsomme kjøring, mens strl. § 239 rammer uaktsom forvoldelse av en annen persons død. Dette innebærer at bestemmelsene kan komme til anvendelse i ulikartet idealkonkurrens der det foreligger en uaktsom kjøring som har ført til en dødsulykke. Ulikartet idealkonkurrens foreligger når en og samme handling innebærer brudd på forskjellige straffebud.

---

<sup>8</sup> Rt.1980 s.360.

## 4 Vegtrafikkloven § 3

### 4.1 Generelt om vtrl. § 3 - grunnregelen for all trafikk

Vegtrafikkloven § 3 gir de grunnleggende regler for all trafikk. Bestemmelsen står i kapittel II i vegtrafikklov av 18.juni. Nr. 4 1965 og har følgende ordlyd:

*”Grunnregler for trafikk.*

*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.*

*Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.”*<sup>9</sup>

Vtrl. § 3 er den prinsipielle hovedbestemmelsen for all trafikk. Andre bestemmelser i vegtrafikkloven og i forskrifter som regulerer trafikkadferd er presiseringer av vtrl. § 3<sup>10</sup> Ordlyden i bestemmelsen er generell. Likevel er ikke vtrl. § 3 kun en programmerklæring. Av rettspraksis viser det seg at bestemmelsen er blitt brukt og brukes mye som et straffebud.<sup>11</sup>

Ved siden av at vtrl. § 3 fungerer som et straffebud har den også den funksjon at den fanger opp uaktsomme forhold i trafikken som ikke faller inn under spesialbestemmelsene i vegtrafikkloven og i forskrifter som regulerer trafikkadferden. Videre fanger bestemmelsen opp sider ved handlingen som ikke dekkes av spesialbestemmelsene eller forskriftene.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Vtrl. § 3.

<sup>10</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.53.

<sup>11</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.53.

<sup>12</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.53.

Vtrl. § 3 gjelder for alle som ferdes i trafikken på en eller annen måte. I den videre fremstilling avgrenser jeg drøftelsen til å belyse bestemmelsens betydning for ferdsel med motorvogn.

## 4.2 Formål

Vtrl. § 3 bygger på hensynet til trafikksikkerheten. Dette fremkommer av formuleringen i ordlyden *”ikke voldes skade eller oppstå fare”*.<sup>13</sup> Videre bygger vtrl. § 3 på hensynet til en effektiv trafikkavvikling jfr. formuleringen *”slik at annen trafikk ikke blir unødvendig forstyrret eller hindret.”*<sup>14</sup> Bestemmelsen skal også ta vare på hensynet til miljøet, jfr. bestemmelsens annet ledd: *”Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor og oppholder seg ved vegen.”*<sup>15</sup>

## 4.3 Skyldkravet

Skyldkravet etter vegtrafikkloven er uaktsomhet. Dette følger av vtrl. § 31 *”Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov,..”*<sup>16</sup> Aktsomhetsnormen blir presisert i vtrl. § 3 gjennom at man som trafikant skal ferdes *”hensynsfullt”, ”aktpågivende” og ”varsomt”*.<sup>17</sup>

Uaktsomheten må omfatte alle momentene i den objektive gjerningsbeskrivelsen. For at uaktsomhet skal konstateres betyr dette at det må foreligge en ferdsel som enten er av slik art at det kan voldes skade, oppstå fare eller hindre/forstyrre annen trafikk unødig.

---

<sup>13</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.54.

<sup>14</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.54.

<sup>15</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.54.

<sup>16</sup> Vtrl. § 31.

<sup>17</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.77.

## 4.4 Den straffbare handling

Den straffbare handling fremkommer av ordlyden i vtrl. § 3 i tre alternativer. Et skadedelikt, et faredelikt og et handlingsdelikt.

### 4.4.1 Skadedeliktet

Et alternativ i ordlyden er at det ikke skal ”*voldes skade*”.

Begrepet ”*skade*” oppstiller ikke noe krav til hva slags type skade som må være forvoldt for at det skal utgjøre en skade etter bestemmelsen. Derfor omfatter ”*skade*” alle typer personskader, også psykiske skader. Skader på dyr og tingsskader omfattes også av bestemmelsen.<sup>18</sup>

Det er vanskelig å avgjøre hvor den nedre grense for skade etter vtrl. § 3 går. Men noen stor praktisk betydning vil dette ikke ha, fordi dersom det i et tilfelle har blitt kjørt klanderverdig, vil som regel denne kjøringen fanges opp av et av de andre alternativene i vtrl. § 3, andre bestemmelser i vegtrafikkloven, eller i Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene).<sup>19</sup>

Hvem som rammes av skaden er uten betydning. Det kan være andre trafikanter, passasjerer i gjerningspersonens kjøretøy og skader som rammer gjerningspersonen selv. Det samme gjelder for tingsskade. Her kan det nevnes skade på gjerningspersonens kjøretøy eller gjenstander som befinner seg langs veien, eksempelvis et gjerde som står inntil veien.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.57.

<sup>19</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.57.

<sup>20</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.57.

#### 4.4.2 Faredeliktet

Det andre alternativ i ordlyden at det ikke skal kjøres slik at det ”*kan oppstå fare*”. Dette alternativet skal ramme den type kjøring som i et konkret tilfelle ikke har resultert i en konkret skade, men at det har oppstått en fare for at skade kunne inntreffe. Ofte vil det være forhold på den potensielt skadelidte sin side som har ført til at en skade har blitt unngått.

Etter en naturlig språkbruk vil det kreves at muligheten for skade må være nærliggende og realistisk.<sup>21</sup> I forarbeidene til vegtrafikkloven har dette ikke blitt direkte behandlet, men i innstillingen fra Vegtrafikklovutvalget s 21 står det: ”*Endelig har en...villet hevde at ikke bare den mangel på hensynsfullhet som fører til skade, bør fordømmes, men like meget den hensynsløshet som vel ikke fører til en konkret skade, men til en ”nære-på-skade” – en skade som så vidt er unngått, kanskje mer takket være den potensiell skadelidtes handledyktighet enn ved at potensielle skadevolder i siste øyeblikk søkte å avbøte de truede følger av hensynsløsheten.*”<sup>22</sup>

Det spiller ingen rolle hvem som blir utsatt for fare på grunn av den farlige kjøring.<sup>23</sup> Ordlyden nevner kun fare, uten noen nærmere presiseringer av hvem denne faren skal rettes mot.

---

<sup>21</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.58.

<sup>22</sup> Gjengitt i Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.58.

<sup>23</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.58.



#### 4.4.3 Handlingsdeliktet

Det tredje alternativet i ordlyden er at: ”*annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret*”. Hindring betyr i denne sammenheng at en trafikant direkte kommer i vegen for en annen trafikant. Hindring er en kvalifisert form for forstyrrelse. En forstyrrelse vil foreligge i de tilfeller der en annen trafikant enn gjerningspersonen, for å unngå fare, må manøvrere annerledes enn trafikanten ville gjort i et normalt tilfelle. Videre vil det også foreligge en forstyrrelse selv om en annen trafikants manøvrering ikke blir påvirket direkte.<sup>24</sup>

Ved å være i dagens trafikkbilde vil man ikke kunne unngå å være i veien eller forstyrre andre trafikanter. Det er derfor det er den unødige hindringen og forstyrringen som rammes av vtrl. § 3. Hva som vil være ”*unødig*” vil variere ut fra det konkrete tilfellet. Momenter i denne vurderingen er hvilken grad av forstyrrelse det er snakk om, hvor stor trafikkmengde det er på stedet og hva slags trafikksituasjon en står overfor.<sup>25</sup>

Handlingsalternativet favner ikke like vidt som de to andre alternativene. Gruppen av skadelidte vil her være begrenset til andre trafikkenheter.<sup>26</sup>

#### 4.5 Generelt om aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3

Begrepet ”*hensynsfullt*” tyder på at den bevisste uaktsomhet omfattes av bestemmelsen. Den som tråkler seg frem i trafikken vel vitende om at han tar en risiko vil ikke oppføre seg hensynsfullt etter bestemmelsen og derfor vil en slik kjøreadferd som oftest være uaktsom etter vtrl. §3.<sup>27</sup> Den ubevisste uaktsomhet omfattes også av bestemmelsen ved begrepet

---

<sup>24</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg.s.60.

<sup>25</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.60.

<sup>26</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.61.

<sup>27</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.62.

”aktpågivende”. Den som ikke tar alvor et inn over seg og sitter helt i sine egne tanker mens han kjører vil som oftest være uaktsom etter bestemmelsen.<sup>28</sup>

Kjøring med motorvogn i trafikken utgjør et stort skadepotensiale. På grunn av motorvogners vekt og hastighetskapasitet kan skadene som vil kunne oppstå være betydelige både når det gjelder personskader og når det gjelder tingsskader. Videre har førere av motorvogner gjennomgått en føreropplæring for å få sertifikat på det kjøretøyet de fører. Dette tilsier at det er et behov for at det stilles strenge krav til førere av motorvogner. Gjennom å sette strenge krav til hva som blir kategorisert som uaktsomt etter vtrl. § 3 ivaretar man dette behovet.

På den annen side er det lite hensiktsmessig å operere med en for streng aktsomhetsnorm. Dette fordi det alltid vil være en naturlig risiko når man ferdes i trafikken. Jeg var inne på denne problemstillingen under uaktsomhetens grense nedad mot den tillatte risiko, se pkt. 2.6. I det følgende vil jeg belyse problemstillingen litt nærmere på vegtrafikkrettens område.

Dagens samfunn har blitt transportmessig avhengig av biler og lastebiler for at det skal kunne fungere effektivt. Som enkeltmennesker er vi avhengige av transport, enten i form av egen bil eller i form av kollektivtransport. En pris man må betale for denne effektiviteten er ulykkene som motorvogner uunngåelig fører med seg. Dette tilsier at ikke ethvert trafikkuhell skal kunne bli rammet av vtrl. § 3. I en straffeteoretisk sammenheng står man her overfor skillet mellom hva som vil kategoriseres som uaktsomhet og hva som er en straffri handling sett ut fra den tillatte risiko.

Der det er foretatt en handling hvor den som har utøvd handlingen har utvist et avvik fra den handling som en kyndig og oppmerksom person ville foretatt i samme situasjon vil det i utgangspunktet foreligge en handling kan karakteriseres som uaktsom.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.62.

Ordlyden i vtrl.§ 3 er generell og den gir derfor begrenset veiledning når man skal trekke grensen mellom uaktsomhet<sup>30</sup> og den tillatte risiko. Forarbeidene til bestemmelsen gir heller ingen nærmere veiledning. Som nevnt under pkt. 4.1 utgjør andre bestemmelser i vegtrafikkloven og bestemmelser i trafikkreglene, som er forskrift gitt med hjemmel i vtrl. § 4 1. ledd, presiseringer av innholdet i den generelle regel i vtrl. § 3. Disse bestemmelsene gir klarere holdepunkter for hvilke krav som stilles i konkrete situasjoner knyttet til føring av motorvogner. Dersom en av disse bestemmelsene er overtrådt, vil det som regel foreligge uaktsomhet etter vtrl. § 3.<sup>31</sup> Rettspraksis på dette området er omfattende. Det er ikke uvanlig at Høyesterett benytter seg av spesialbestemmelser når de avgjør enkelttilfeller etter vtrl. §3. Under pkt. 4.8 vil jeg gjengi noen eksempler fra rettspraksis på konkrete trafikksituasjoner.

Dersom det ikke foreligger noen rettskildemessige holdepunkter i spesialbestemmelsene eller i rettspraksis, må det tas utgangspunkt i hvordan en forstandig og forsiktig fører ville ha oppført seg i en tilsvarende situasjon.<sup>32</sup> Videre vil den enkelte situasjon som oppstår måtte vurderes konkret. Man må ta i betraktning de konkrete forhold i situasjonen som føreforhold, siktforhold, trafikkmengde osv. Dette gjør at det er vanskelig å gi en generell beskrivelse av aktsomhetsvurderingen. Likevel er tidsmomentet alltid av betydning ved en aktsomhetsvurdering etter vtrl. § 3. En fører som har hatt god tid på seg til å vurdere en situasjon og hvilke handlingsalternativer han har, vil alltid bli bedømt strengere enn en som har hatt lite tid til disposisjon.<sup>33</sup> Men her er det viktig å se på hvilke sider ved kjøringen som blir gjenstand for en aktsomhetsvurdering. Dersom en fører plutselig har oppdaget barn i vegbanen fordi han har kjørt fortere enn forholdene på stedet tillater og derfor ikke rekker å stoppe eller gjøre en unnamanøver i tide, vil det ikke være hans mangel på

---

<sup>29</sup> Se pkt. 2.1.

<sup>30</sup> Se pkt.2.

<sup>31</sup> Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.63.

<sup>32</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.63.

<sup>33</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.62.

unnamanøver eller stans isolert sett som vil bli gjenstand for drøftelse. Det som her vil bli gjenstand for en aktsomhetsvurdering er om føreren kunne unngått situasjonen ved å tilpasse farten etter forholdene på stedet.

#### 4.6 Objektive momenter av betydning for vurdering av aktsomhetskravet etter vtrl. § 3

Jeg skal nedenfor belyse hvordan enkelte momenter spiller inn ved fastsettelse av aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3. De momentene jeg har tatt med er ikke uttømmende, det vil finnes flere momenter som har betydning for aktsomhetsvurderingen.

##### 4.6.1 Vanskelige kjøreforhold

Dersom det f. eks. er glatt, dårlige siktforhold, svingete/uoversiktlig vei og lignende vil dette innebære at en fører vil ha en større utfordring som sjåfør enn det han ville hatt ved gode kjøreforhold. Dette gjenspeiler seg også i de kravene som stilles rettslig til den enkelte fører. Det foreligger i disse tilfellene en plikt i vtrl. § 6 for den enkelte fører til å innrette seg etter forholdene.<sup>34</sup> Etter bestemmelsen plikter førere å tilpasse sin hastighet etter de forholdene som er til enhver tid.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Vtrl. § 6.

<sup>35</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.64.

#### 4.6.2 Førerens muligheter til å bli oppmerksom på det forhold han skal innrette sin kjøring etter

En fører må ha hatt en fysisk og faktisk mulighet til å kunne legge merke til de forhold som krever at han innretter sin kjøring deretter.<sup>36</sup> I Rt. 1979 s. 113 opphevet Høyesterett en fellende dom fra herredsretten på grunn av manglende domsgrunner. En fører av en personbil hadde kjørt ned en syklist som ikke hadde refleks eller lys og som syklet rett til høyre for midtlinjen i kjørebane. Om dette forholdet uttalte Høyesterett: *”Men for at domfelte skal kunne felles for overtredelse av vegtrafikklovens § 31, jfr. § 3 må han ha hatt mulighet for å se den forulykkede på et tidspunkt da ulykken ved aktsom kjøring kunne vært avverget, jfr. blant annet Rt-1976-931. Har syklisten før påkjørselen befunnet seg på venstre side av veien og plutselig svingt over til høyre veibane bak den bil som domfelte passerte, vil domfelte således etter omstendighetene kunne være uten skyld i påkjørselen.”*<sup>37</sup>

#### 4.6.3 Skadelidte opptre ekstraordinært eller upåregnelig.

Det stilles ingen krav om at førere må innrette sin kjøring etter det ekstraordinære og upåregnelige. På den annen side kan førere ikke gå ut fra at andre trafikanter vil opptre normalt og må derfor innrette sin kjøring etter dette.<sup>38</sup> I Rt. 1973 s. 1378 opphevet Høyesterett en frifinnende herredsrettsdom på grunn av feil lovanvendelse. En bilfører skulle svinge til venstre da han kolliderte med en motorsyklist som han hadde vikeplikt for. Høyesterett uttalte: *”Flertallet har festet seg en del ved motorsyklistens forhold; men muligheten av feil også fra denne kan ikke lede til at bilføreren frifinnes, når det, som i dette tilfellet ikke er noe som tyder på at motorsyklisten har dukket opp og kjørt frem mot*

---

<sup>36</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.66.

<sup>37</sup> Rt. 1979 s.113.

<sup>38</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.67.

*tiltalte på en så ekstraordinær og upåregnelig måte at tiltalte ikke hadde mulighet for å ta hensyn til ham.*<sup>39</sup>

Hva som er en ekstraordinær og upåregnelig opptreden fra skadelidte må vurderes konkret og vil variere ut fra hvilken trafikksituasjon man befinner seg.<sup>40</sup> Barn vil eksempelvis lettere kunne ha en uforutsett adferd enn voksne. Dette tilsier at det stilles strengere krav til førere ved passering av barn, enn ved passering av voksne.

#### 4.6.4 Skadelidte opptrer ulovlig

En ulovlig opptreden fra skadelidte innebærer ikke at denne handlingen uten videre fremstår som ekstraordinær eller upåregnelig for en fører. Men en ulovlig opptreden fra skadelidte vil være et moment i vurderingen av om opptreden er ekstraordinær og upåregnelig, se pkt. 4.6.3.

#### 4.6.5 Ekstraordinære og upåregnelige ytre forhold

Det kreves ikke at førere skal innrette sin kjøring slik at det blir tatt høyde for at ekstraordinære og upåregnelige ytre forhold vil inntreffe. I Rt. 1973 s. 1348 opprettholdt Høyesterett en frifinnelse fra herredsretten. En sjåfør hadde fått skrens på bilen og truffet en buss. Det ble lagt til grunn at tiltalte hadde lav fart og at den plutselige glatte kjørebanen skyldtes forhold som tiltalte ikke hadde mulighet til å forutse. Om aktsomhetsvurderingen etter vtrl. § 3 uttalte Høyesterett: *”Jeg kan ikke se at herredsretten må ha bygd på en uriktig aktsomhetsnorm når den etter dette ikke har funnet bevist at tiltalte har gjort seg skyldig i en straffbar overtredelse av vegtrafikklovens § 3. Riktignok må det kreves at en bilfører på*

---

<sup>39</sup> Rt. 1973 s.1378.

<sup>40</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikreglene Kommentartutgave 4.utg. s.67.

*vinterføre avpasser farten etter den vekslende glatthet som erfaringsmessig kan gjøre seg gjeldende. Men det forhold at en bil skrenser ut på et særlig glatt sted, antas ikke alene å være tilstrekkelig til å fastslå at det foreligger uaktsom kjøring i strid med vegtrafikklovens § 3.*<sup>41</sup>

#### 4.7 Subjektive momenter av betydning for vurderingen av aktsomhetskravet etter vtrl. § 3

I de tilfeller der den objektive normen er brutt og det derfor foreligger en uaktsomhet i objektiv forstand kan det i enkelte tilfeller foreligge forhold hos føreren som vil fungere som subjektive unnskyldningsgrunner. Motsatt kan det også tenkes tilfeller der den objektive norm ikke er brutt, men at det foreligger forhold på førerens side som gjør at aktsomhetsnormen blir strengere for føreren. Dette er riktignok meget sjeldent. En slik situasjon vil kun foreligge der føreren sitter inne med lokalkunnskap om trafikkbildet.<sup>42</sup> Nedenfor belyser jeg hvordan enkelte subjektive forhold hos føreren kan ha betydning for aktsomhetsvurderingen. De momentene jeg har tatt med er ikke uttømmende, det vil finnes flere momenter som har betydning for aktsomhetsvurderingen.

##### 4.7.1 Lokalkunnskap

En fører som er lokalkjent i et område vil ha større forutsetninger for å kjenne til særforhold som har betydning for kjøringen i det bestemte området. Dette betyr at kravet til aktsomhet blir strengere for den som er lokalkjent enn den som ikke er det. Dette vil være den eneste type av subjektive forhold hos føreren som innebærer et strengere

---

<sup>41</sup> Rt. 1979 s.1348.

<sup>42</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.72.

aktsomhetskrav enn hva som kan utledes av de objektive forhold isolert sett.<sup>43</sup> Fra rettspraksis finnes et eksempel inntatt i Rt. 1972 s.230. En fører som var lokalkjent i det området han kjørte, unnlot å senke farten på vei inn i et kryss der en nedlagt skogsvei førte inn på veien han kjørte på. En mopedist som ikke overholdt sin vikeplikt kom inn på hovedveien og det oppstod et sammenstøt mellom sjåføren og mopedisten. Om betydningen av lokalkunnskap uttalte Høyesterett: *”Når en kjører nærmer seg et vegkryss hvor det er liten eller dårlig utsikt til mulig trafikk fra høyre side, plikter han å redusere farten slik at ulykker kan unngås. Dette må gjelde selv om han kjenner til at krysset er lite trafikkert, og han kan ikke forlate seg på at det kjøretøy som måtte komme fra høyre vil stanse helt eller i hvert fall sette farten sterkt ned, jfr. trafikkreglenes § 16 nr. 1 annet ledd.”*<sup>44</sup>

På den annen side plikter en fører som ikke har lokalkunnskap å innrette sin kjøring etter dette.<sup>45</sup>

#### 4.7.2 Oppmerksomhet

Der en fører har hatt mangel på oppmerksomhet i en situasjon hvor vedkommende objektivt har overtrådt aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 vil det ikke foreligge en subjektiv unnskyldelsesgrunn.

Utgangspunkter er at det stilles like krav til alle førere når det gjelder oppmerksomhet. Det kreves av førere at de er oppmerksomme til enhver tid. Dette innebærer at oppmerksomheten ikke må være fraværende og være rettet mot det viktigste ved kjøringen til enhver tid. Den som et kort øyeblikk konsentrerer seg om noe annet enn kjøringen, for eksempel kaster et kort blikk på klokken, vil etter dette ikke utvise den oppmerksomhet

---

<sup>43</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.72.

<sup>44</sup> Rt. 1972 s.230.

<sup>45</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.73.



som kreves. Det samme vil gjelde for den som har oppmerksomheten festet til trafikk fra venstre når han nærmer seg et veikryss med vanlig høyreregel og fotgjengerfelt hvor det kan ferdes folk. Vedkommende vil her ha den trafikale oppmerksomheten konsentrert på feil situasjon og derfor ikke utvise den oppmerksomhet som kreves. Et eksempel fra rettsprakis finnes i Rt.1977 s. 501. En sjåfør hadde kjørt på en fotgjenger i et fotgjengerfelt, sjåføren hadde vært uoppmerksom og dette var grunnen til at han ikke hadde oppdaget fotgjengeren i tide. Om uoppmerksomheten uttalte Høyesterett: ”*Det må likevel legges til grunn at domfelte ikke har hatt tilstrekkelig oppmerksomhet henvendt på fotgjengerfeltet, og at det på dette punkt foreligger alvorlig uaktsomhet fra hans side... Det som foreligger, er en kortvarig ubevisst uaktsomhet på et tidspunkt da en høy grad av aktsomhet var påkrevet*”<sup>46</sup>

#### 4.7.3 Sykdom og nedsatt førerlighet

Det vil ikke foreligge en subjektiv unnskyldelsesgrunn dersom en fører har en sykdom eller av andre årsaker har en svekket evne til å føre en motorvogn. I slike tilfeller kreves det av den som har slike personlige begrensinger tar høyde for dette og innretter sin kjøring deretter. I Rt.1975 s. 393 hadde en fører kjørt ned en fotgjenger i et fotgjengerfelt med den følge at fotgjengeren døde. Føreren var blind på det ene øyet og det kunne ikke utelukkes at dette var en medvirkende årsak til at føreren ikke fikk øye på fotgjengeren i tide. Om dette uttalte Høyesterett: ”*Men som bemerket av byretten, kan et Slikt handicap, som domfelte selv kjenner, ikke fritta ham for å vise den aktsomhet som påligger enhver bilfører. Den vesentlige årsak til ulykken er åpenbart at domfelte har svingt til høyre uten å se seg for.*”<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Rt. 1977 s.501.

<sup>47</sup> Rt. 1975 s.393.

#### 4.7.4 Plutselige sykdomsanfall

Ved et plutselig sykdomsanfall som får innvirkning på evnen til å føre motorvogn vil det foreligge en subjektiv unnskyldelsesgrunn i forhold til aktsomhetsvurderingen etter vtrl. § 3.<sup>48</sup> I rettspraksis ble et tilfelle med plutselig sykdomsanfall behandlet av Høyesterett i en avgjørelse inntatt i Rt. 1988 s. 631. Høyesterett opphevet en fellende dom fra herredsretten fordi herredsretten ikke hadde behandlet spørsmålet om et insulinsjokk kunne være en subjektiv unnskyldelsesgrunn. Høyesterett sendte saken til ny behandling i Herredretten. Høyesterett uttalte: *”Herredsretten har helt unnlatt å behandle de subjektive skyldvilkår i relasjon til et slikt insulinsjokk, og dets eventuelle innflytelse på domfeltes strafferettslige bevissthetstilstand. Retten burde, med sitt ansvar for sakens fulle opplysning, etter mitt syn ha overveiet å få dette nærmere belyst ved sakkyndig assistanse.”*<sup>49</sup>

Det avgjørende for om det foreligger en subjektiv unnskyldelsesgrunn er at det må dreie seg om et plutselig sykdomstilfelle. Dersom et sykdomsanfall er påregnelig, plikter en fører å innrette sin kjøring etter dette slik som ved sykdom og nedsatt førlighet, jfr. pkt 4.7.3. Antageligvis vil dette i praksis innebære at den fører som vet om at det vil kunne oppstå plutselige forandringer i sin helsetilstand har plikt til å avstå fra å føre motorkjøretøy.

#### 4.7.5 Alder

For førere av motorvogn som har en høy alder vil dette ikke bli akseptert som en subjektiv unnskyldelsesgrunn. Førere med høy alder plikter, som førere med sykdomsproblemer og nedsatt førlighet, å innrette sin kjøring deretter, jfr. pkt. 4.7.3.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.76.

<sup>49</sup> Rt. 1988 s.631.

<sup>50</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.76.

#### 4.7.6 Manglende kjøreferdighet og erfaring

For førere av motorvogn som har manglende kjøreferdighet og erfaring vil det gjelde det samme som for førere med høy alder. Mangel på kjøreferdighet og erfaring vil ikke bli akseptert som en subjektiv unnskyldelsesgrunn. Førere som befinner seg i denne kategorien må innrette sin kjøring deretter. Dersom kjøreforholdene skulle være meget vanskelige, vil dette innebære at en fører med manglende kjøreferdighet og erfaring vil måtte avstå fra å kjøre.<sup>51</sup>

#### 4.8 Eksempler fra rettspraksis i bestemte trafikale situasjoner

Nedenfor gir jeg noen eksempler på hvordan Høyesterett har behandlet konkrete tilfeller der domstolen har tatt stilling til om aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 har vært overholdt i det enkelte tilfelle.

##### 4.8.1 Kjøring i og ved gangfelt

Ved passering av gangfelt stilles det strenge krav til aktsomheten. I Rt. 2000 s.1788 opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra lagmannsretten. Føreren av en personbil hadde ikke oppdaget en fotgjenger som krysset veien i et gangfelt. Føreren traff fotgjengeren med den følge at fotgjengeren døde av skadene. Om aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 uttalte Høyesterett: *”En bilkjører har en absolutt vikeplikt for gående som befinner seg i et gangfelt eller er på veg ut i det, jf. trafikkreglene § 9. En bilfører må ta høyde for at en fotgjenger kan begi seg ut i fotgjengerfeltet eller fortsette over vegen uten å se seg for, slik det er lagt til grunn i denne saken, og at en fotgjenger kan være mørkkledd.*

---

<sup>51</sup> Engstrøm Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentartutgave 4.utg. s.77.

*Passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet. En situasjon med dårlig opplyst vegbane og blanding fra møtende kjøretøy, slik lagmannsrettens bestemmende mindretall legger til grunn, stiller ekstra krav til en bilførers oppmerksomhet når bilen nærmer seg et fotgjengerfelt.*<sup>52</sup>

For å vurdere om aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 var overholdt benyttet Høyesterett seg av spesialbestemmelsen i trafikkreglene § 9 om hvordan førere av motorvogner skal forholde seg til gående, videre så Høyesterett på de konkrete siktforholdene ved situasjonen som var dårlige. Dette var i følge Høyesterett med på å heve kravet til aktsomheten i denne situasjonen. Etter en gjennomgang av disse momentene kom Høyesterett til at lagmannsretten hadde lagt en for mild aktsomhetsnormen til grunn.

#### 4.8.2 Rygging og vending

Ved rygging og vending av kjøretøy vil en fører ha begrenset sikt rundt kjøretøyet. Dette tilsier at det stilles skjerpede krav til aktsomheten hos førere i slike situasjoner. I Rt.2002 s. 1556 opprettholdt Høyesterett en fellende dom fra lagmannsretten. En lastebilsjåfør hadde rygget over en mann med den følge at mannen døde. Om aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 ved rygging uttalte Høyesterett: *”Ved vurderingen tar jeg utgangspunkt i bestemmelsen i trafikkreglenes § 11(...) Bestemmelsen representerer en normering av aktsomhetsplikten for en motorvognfører under rygging(...) Aktsomhetsnormen er streng. Den som rygger har vikeplikt for annen trafikk. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det enten benyttes hjelpemann eller fører må « forvisse » seg om at rygging kan foretas uten at det oppstår fare eller skade. En antagelse eller tro er ikke tilstrekkelig.*

*Rettspraksis vedrørende aktsomhetsplikten ved rygging viser også at normen er streng... Rettstilstanden kan etter mitt syn oppsummeres slik: Generelt knytter det seg så vidt stor risiko til rygging at det lett vil bli statuert straffansvar ved personskade dersom*

---

<sup>52</sup> Rt. 2000 s.1788.

*skaden ikke kan sies å være et resultat av et ekstraordinært hendelsesforløp utenfor førerens kontroll.*”<sup>53</sup>

For å vurdere om aktsomhetskravet etter vtrl. § 3 var oppfylt i dette tilfellet benyttet Høyesterett seg av spesialbestemmelsen om rygging og vending i trafikkreglene § 11 og vurderte de faktiske forholdene i saken opp mot spesialbestemmelsen.

#### 4.8.3 Mørke og dårlig sikt

I Rt. 1975 s.852 opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra herredsretten. Tiltalte hadde kjørt på en riksveg, det var mørkt og han ble blendet av en bil som kom i motgående kjørefelt. Tiltalte satte ned farten til ca 30-35 km/t, han oppdaget for sent en fotgjenger som gikk til høyre i hans kjørefelt med det resultat at han traff fotgjengere som døde av skadene. Det var lite trafikk på veien da ulykken skjedde. Om aktsomhetsvurdering etter vtrl. § 3 uttalte Høyesterett: ”*Selv om jeg ikke anser A's kjøring - slik den er beskrevet av herredsretten - som særlig graverende, mener jeg at kjøringen ikke tilfredsstilte de strenge krav til aktsomhet som vegtrafikkloven og trafikkreglene stiller. At det var lite gående trafikk på vegstrekningen, kunne ikke gjøre det forsvarlig å basere kjøringen på at det ikke ville komme noen fotgjengere langs vegen.*

*Etter trafikkreglenes § 22 jfr. § 3 plikter en kjører å avpasse farten etter de forhold han kjenner eller bør forutse, og om nødvendig må han stanse. Faren for å bli blendet må herunder tas i betraktning, slik at kjøreren kan være sikker på at han i tide kan se fotgjengere eller andre hindringer som befinner seg i kjørebanelen.*”<sup>54</sup>

I denne saken benyttet Høyesterett seg av spesialbestemmelsene i trafikkreglene for å kartlegge om aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 var overtrådt.

---

<sup>53</sup> Rt. 2002 s.1556.

<sup>54</sup> Rt. 1975 s.852.

## 4.9 Oppsummering

En vurdering av om det foreligger ett brudd på normen må foretas ut fra de faktiske hendelser som foreligger i ethvert konkret tilfelle. Det lar seg vanskelig gjøre å sette opp en eksakt teoretisk beskrivelse av aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3.

Aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 er streng. Dersom det konstateres at det foreligger et brudd på aktsomhetsnormen etter de objektive momenter for vurderingen av normen vil det i de fleste tilfeller foreligge et brudd på vtrl. § 3. Det er lite spillerom for subjektive unnskyldelsesgrunner der den objektive norm for aktsomhetsvurderingen ikke er oppfylt. Subjektive forhold kan imidlertid få en innvirkning på aktsomhetsvurderingen i enkelte tilfeller eksempelvis ved et plutselig sykdomsanfall hos føreren.

## 5 Straffeloven § 239

### 5.1 Generelt om strl. § 239

Straffeloven § 239 omhandler uaktsomt drap. Bestemmelsen står i kapittel 22 om *”Forbrydelser mod Liv, Legeme og Helbred”* i Straffeloven av 22. mai nr. 10 1902.

Strl. § 239 har følgende ordlyd:

*”Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes.”*<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Strl. § 239.

Strl. § 239 gjelder for uaktsomt drap på alle livsområder. I den videre fremstilling vil jeg avgrense drøftelsen av strl. § 239 til uaktsom drap forvoldt med motorvogn.

## 5.2 Uaktsomhetskravet etter strl. § 239

Utover bruken av ordet ”*uaktsomhet*” gir ikke ordlyden i strl. § 239 en nærmere anvisning på hvor streng aktsomhetsnorm som gjelder ved uaktsomt drap begått med motorvogn. Dette innebærer at forarbeider og rettspraksis er relevante rettskilder når man skal belyse det nærmere innholdet i aktsomhetsnormen etter strl. § 239 for disse tilfellene.

I strafferetten skiller man mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet, se min behandling under pkt 2.2 og 2.3. Her fremkommer det blant annet at om en handling er bevisst eller ubevisst uaktsom ikke vil ha noe å si på straffverdigheten av handlingen, de er likestilt. Av større interesse er hvordan uaktsomhetens grense nedad mot den straffrie handling trekkes for uaktsomt drap begått med motorvogn.

## 5.3 Årsakssammenheng og adekvans

For at det objektive gjerningsinnholdet i en straffebestemmelse skal være oppfylt er det i strafferetten oppstilt et krav til årsakssammenheng mellom en handling og en følge. Dette er utslag av betingelseslæren i strafferetten. I følge betingelseslæren må en handling ha vært en nødvendig årsak til en følge. Dersom følgen likevel ville vært til stede selv om handlingen ikke hadde blitt foretatt vil kravet til årsakssammenheng ikke være oppfylt.

For at strl. § 239 skal komme til anvendelse ved et trafikkuhell kreves det at det foreligger en uaktsom handling og et dødsfall, samt at det er en sammenheng mellom uaktsomheten og dødsfallet. Dersom en fører kjører med defekte bremses og kjører ned et barn som plutselig løper ut i veien og dør på grunn av sammenstøtet, vil ikke føreren kunne straffes

etter strl. § 239 dersom aktpågivende kjøring med intakte bremses ville medført tilsvarende sammenstøt.<sup>56</sup>

### 5.3.1 Nærmere om kravet til påregnelig dødsfølge

Kravet til årsakssammenheng presiseres ved at årsakssammenheng må være påregnelig for føreren. Det som er gjenstand for vurdering i det konkrete tilfelle er hvorvidt føreren av en motorvogn burde forutsett muligheten for at det kunne oppstå en dødsulykke som en følge av førerens kjøremåte.<sup>57</sup> Dette er et gjennomgående tema i flere avgjørelser fra domstolene. I HR2009-0056-A uttalte Høyesterett: *”For domfellelse for uaktsomt drap er det ikke tilstrekkelig at gjerningspersonen kunne innse muligheten av dødsfølgen. Litt forenklet sagt må det kunne konstateres at gjerningspersonen burde ha forstått at dødsfølgen kunne inntre, og derfor kan bebreides for at han handlet som han gjorde.”*<sup>58</sup>

I de fleste tilfeller vil et dødsfall som følge av uaktsomhet i trafikken være påregnelig. Kjøretøy i trafikken utgjør et stort skadepotensiale. I trafikken ferdes mange forskjellige trafikantgrupper med varierende grad av beskyttelse.

Rettspraksis viser at det ofte foreligger en påregnelighet for dødsfølge. I Rt. 2002 s.190 hadde en norsk offiser misforstått skiltingen på en motorveg i Makedonia med den følge at han snudde på motorvegen og kjørte tilbake i gal kjøreretning. Etter å ha kjørt slik over en strekning på flere kilometer, kolliderte han med en møtende bil. Fire personer i den møtende bilen omkom. Høyesterett uttalte: *”Jeg bemerker at hvis det først anses straffbart uaktsomt at A kjørte mot kjøreretningen, var dødsfølgen utvilsomt påregnelig”*.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Se eksempel i Andenæs Alminnelig strafferett 5. utg. ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn.2005 s.251.

<sup>57</sup> Andenæs, Bratholm Spesiell strafferett 3. utg. 1996 s.89.

<sup>58</sup> Hr 2009-0056-A.

<sup>59</sup> Rt. 2002 s.190.



I Rt.2008 s.1258 hadde en sjåfør av en betongbil kjørt over en syklist på en sykkelsti med den følge at syklisten døde. Om påregneligheten av dødsfølgen uttalte Høyesterett: *”Jeg tilføyer at jeg finner det klart at uaktsomhet i denne situasjonen omfatter dødsfølgen. Føreren burde innsett muligheten for at det å svinge til høyre på gang- og sykkelstien uten å undersøke om det befant seg noen tett inntil kjøretøyet på dets høyre side, kunne føre til en dødsulykke.”*<sup>60</sup>

Et eksempel på at dødsfølgen ikke var påregnelig finnes i Rt. 2002 s.1139. Høyesterett frifant en fører som hadde kollidert med en mopedist med den følge at mopedisten døde. Føreren hadde kjørt i 110 km/t på en forkjørsvei med 80-sone. Fra en gårdsvei som førte inn på hovedveien fikk han øye på en mopedist. Føreren satte ikke ned farten i det øyeblikket han fikk øye på mopedisten. Føreren reduserte først farten ved å bråbremse da han oppdaget at mopedisten brøt vikeplikten og kjørte ut på hovedveien. Da var det for sent og det oppstod et sammenstøt der mopedisten omkom. Det var bevist av sakkyndige under lagmannsrettsbehandlingen at dersom bilisten hadde redusert farten i det øyeblikket han først fikk øye på mopedisten, ville ulykken vært unngått. Ut fra betingelseslæren var den høye hastigheten med andre ord en nødvendig årsak til følgen. Men Høyesterett kom til at bilføreren ikke kunne forutse at mopedisten skulle kjøre ut på hovedveien. Høyesterett uttalte: *”Det er i og for seg ikke upåregnelig at en kollisjon i en slik situasjon og med så høy hastighet kan ha dødsfølge som resultat. Spørsmålet er om A, i og med at han på lang avstand så mopedisten i avkjørselen på vei ut mot riksveien, burde ha regnet med og innsett muligheten for at dette kunne skje. Slik jeg ser det, vil en slik aktsomhetsnorm i praksis lett bety at enhver fartsovertredelse på forkjørsvei også innebærer overtredelse av straffeloven § 239, dersom kryssende trafikk ikke respekterer vikeplikten, og sammenstøt med dødsfølge inntreffer.”*<sup>61</sup> Føreren ble dømt for uaktsom kjøring etter vtrl. § 3, men frifunnet for uaktsomt drap etter strl. § 239.

---

<sup>60</sup> Rt. 2008 s.1258.

<sup>61</sup> Rt. 2002 s.1139.

Jeg vil i det følgende belyse forholdet mellom aktsomhetsnormen etter strl. § 239 og vtrl. § 3.

#### 5.4 Oversikt og historikk over aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239 i forhold til aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3

Først vil jeg gi en kort historisk oversikt over anvendelsen av strl. § 239 i forhold til vtrl. § 3 ved trafikkuhell med dødelig utfall.

##### 5.4.1 Tiden før 1988

I rettspraksis kom den første prinsipielle avgjørelsen i Høyesterett i 1963, se Rt. 1963 s. 1744. En mann hadde kjørt på en syklist med den følge at syklisten senere døde. Høyesterett opprettholdt lagmannsrettens dom for uaktsomt drap etter strl. § 239. Det prinsipielt viktige i denne kjennelsen er at det skulle gjelde den samme aktsomhetsnorm etter begge disse bestemmelsene. Forskjellen i bruken av bestemmelsene lå i at det ved anvendelse av strl. § 239 måtte foreligge en påregnelig dødsfølge som resultat av den utviste uaktsomheten.

I tiden før 1988 var det relativt få domfellelser etter strl. § 239. I 1960 førte 1 av 46 tilfeller av dødsulykker i trafikken til domfellelse for uaktsomt drap.<sup>62</sup> Til sammenligning var tallene i Sverige og Finland 1 av 4 tilfeller og i Danmark 1 av 7. I perioden 1980 til 1987 var det i snitt 13 domfellelser for uaktsomt drap i Norge, det antas at 90% av disse domfellelsene var reaksjoner på uaktsomt drap i trafikken.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.77.

<sup>63</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.76.

I saker der den uaktsomme kjøring hadde ført til dødsfall var det ofte at retten dømte for uaktsom kjøring etter vtrl. § 3 uten å dømme for uaktsomt drap etter strl. § 239. En forklaring på hvorfor det var relativt få domfellelser for uaktsomt drap før 1988 kan ligge i at denne type saker startet direkte i lagmannretten og gikk for en jury. Juryens avgjørelser blir ikke begrunnet og derfor er det vanskelig å etterprøve, men mye kan tyde på at juryen ofte kviet seg for å dømme for uaktsomt drap der uaktsomheten var av en slik karakter som de fleste førere gjør seg skyldig i med jevne mellomrom.<sup>64</sup>

#### 5.4.2 Lovendring 8. juli 1988

Den 8. juli 1988 fikk ordlyden i strl. § 239 et tillegg der motorvogn nevnes eksplisitt. Dette innebar ingen rettslig forandring av innholdet i bestemmelsen. Tillegget kom for å tydeliggjøre at også uaktsomt drap forvoldt med motorvogn var omfattet av bestemmelsen.<sup>65</sup> Tallet på domfellelser for uaktsomt drap tredoblet seg etter 1988. Fra gjennomsnittlig 13 domfellelser pr. år, steg nå tallet til gjennomsnittlig 41 domfellelser for uaktsomt drap pr. år i årene 1989-1994.<sup>66</sup>

I den rettspraksis som fulgte ble det i enkelte tilfeller oppstilt et strengt aktsomhetskrav. Det er to høyesterettsavgjørelser som er illustrerende for rettstilstanden slik den var tidlig på nittitallet. I Rt.1990 s.1021 kjørte en fører på motorvegen i morgenrushet. Da bilkøen foran stoppet opp traff føreren bilen foran med den følge at en av passasjerene i den truffne bilen omkom. Årsaken til at føreren ikke hadde lagt merke til køen som stoppet opp foran var at han i et kort øyeblikk hadde hatt oppmerksomheten sin rettet mot en motorsyklist som kom brått inn på motorvegen fra sin høyre side. Høyesterett stadfestet herredsretten

---

<sup>64</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.76.

<sup>65</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.77.

<sup>66</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.77.

sitt standpunkt om at en feilfordeling av oppmerksomheten i trafikkbildet var å kategorisere som uaktsomt etter strl. § 239. Høyesterett uttalte: *”Jeg legger til grunn at det ikke var noe å utsette på domfeltes kjøring frem til motorsyklisten kom inn i trafikkbildet umiddelbart før kollisjonen, og at trafikkulykken skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene.”*<sup>67</sup> Denne avgjørelsen ble i 1996 kritisert av Johs. Andenæs i Lov og Rett.<sup>68</sup>

I Rt. 1991. s. 216 hadde en lastebilsjåfør svingt til venstre i et uoversiktlig veikryss. Etter å ha påbegynt svingen, kolliderte han med en personbil. Føreren av personbilen døde på stedet. Høyesterett la til grunn at lastebilsjåføren ikke hadde sett personbilen før kollisjonen var et faktum og at dette skyldtes at lastebilsjåføren i et kort øyeblikk ikke hadde utvist tilstrekkelig oppmerksomhet. Under drøftelse av straffutmålingen uttalte Høyesterett: *”Den uaktsomhet-uoppmerksomhet-domfelte utviste i nærværende sak, var etter min oppfatning neppe større enn uoppmerksomhet nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noen tid.”* Videre uttalte Høyesterett: *”Han var et ganske kort øyeblikk rett og slett ikke så oppmerksom på trafikkforholdene som han burde.”*<sup>69</sup>

I Rt. 2000 s.1788 opphevet Høyesterett en frifinnende lagmannsrettsdom. En mann var i lagmannsretten frifunnet for uaktsomt drap. Denne kjennelsen belyser forholdet mellom aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 og strl. § 239 slik rettstilstanden var like før lovendringen i 2001. I tiden før kjennelsen ble avsagt hadde det vært en debatt om det kunne gis en lempning på forholdet mellom aktsomhetsnormen etter strl. § 239 og vtrl § 3. Høyesterett uttalte: *”Jeg kan ikke se at det er grunnlag for Høyesterett til å endre den lovforståelsen at aktsomhetsnormen er den samme etter begge bestemmelser. Hvis lovgiver ønsker en annen aktsomhetsnorm ved domfellelse etter §239, forutsetter det etter min mening at lovens ordlyd endres.”*<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> Rt. 1990 s.1021.

<sup>68</sup> LoR 1996 s.305.

<sup>69</sup> Rt. 1991 s.216.

<sup>70</sup> Rt. 2000 s.1788.

Høyesterett fant at en endring av innholdet av aktsomhetsnormen etter strl.§239 ikke var en oppgave for domstolene. Høyesterett ga med dette et signal til lovgiver om at en eventuell justering av aktsomhetsnormen etter strl.§ 239 måtte komme i form av en lovendring.

#### 5.4.3 Lovendring 15. juni 2001

Den 15. juni 2001 ble det gjennomført en lovendring i strl. § 239. Bestemmelsen fikk et tillegg i ordlyden om uaktsomt bruk av våpen. Samtidig ble rettstilstanden i forhold til aktsomhetsnormen ved bruk av motorvogn noe justert. Tidligere var aktsomhetsnormen den samme etter vtrl. § 3 og strl. § 239 med den forskjellen at uaktsomheten etter strl. § 239 også måtte omfatte dødsfølgen.

Nå ville lovgiver åpne for en lemping av aktsomhetsnormen etter strl. § 239 i enkelte tilfeller. I Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) satte lovgiver opp rammen for denne lempingen, men lovgiver lot det være opp til domstolene å danne kursendringen i detalj innefor rammen som forarbeidene satte.

##### 5.4.3.1 Kort om Ot.prp. nr 46 (2000-2001)

Jeg vil her gi en kort redegjørelse av innholdet i Ot.prp. nr. 46 (2000-2001). Proposisjonen inneholder en undersøkelse av påtale- og rettspraksis om uaktsomt bildrap fra perioden 1992 og frem til tidspunktet proposisjonen ble utarbeidet i 2001. I denne undersøkelsen er det inntatt et brev fra Riksadvokaten til Justisdepartementet datert 29. mars 2000. Dette brevet redegjorde for hvilke forhold som den gang måtte være til stede for at påtalemyndigheten reagerte med tiltale etter strl. § 238 (uaktsom legemsbeskadigelse) og etter strl. § 239.<sup>71</sup> De forhold som er listet opp i brevet er følgende:

---

<sup>71</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.80.

- Fører har vært alkoholpåvirket eller sovnet ved rattet.
- Fører har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold.
- Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i veibanen m.v.
- Det gis ingen forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på eller har innrettet seg på åpenbare faremomenter (markant ubevisst uaktsomhet).
- Fører har bevisst tatt en sjanse.
- Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.<sup>72</sup>

Videre i brevet har Riksadvokaten listet opp tilfeller som oftest fører til tiltale etter vtrl. § 3 uten at strl. § 239 kommer til anvendelse i tiltalebeslutningen.

- Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er svært glatt på den aktuelle strekning, jfr. Høyesteretts avgjørelse av 22. Desember 1999.
- Ekstraordinær eller ulovlig trafikkadferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken.
- Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.<sup>73</sup>

Oppsummeringsvis står det i brevet fra Riksadvokaten: ”*Man kan vel si det slik - som en oppsummering - at påtalemyndigheten i dag finner det vanskelig å belaste en*

---

<sup>72</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.80.

<sup>73</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.81.

*hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen.”*<sup>74</sup>

Med bakgrunn i dette brevet fra Riksadvokaten mente departementet at det ikke var helt samsvar mellom påtalemyndighetens tiltalepraksis og rettstilstanden slik den var fremkommet i rettspraksis, som holdt fast ved at aktsomhetsnormen var den samme etter vtrl. § 3 og strl. § 239. På side 93 i proposisjonen står det: *”Departementet antar derfor at det foreligger et visst avvik mellom påtalemyndighetens tiltalepraksis og Høyesteretts standpunkt om at aktsomhetsnormen er lik i vegtrafikloven § 3 og straffeloven § 239”*<sup>75</sup>

Departementet ga i proposisjonen et signal til domstolene om at aktsomhetsnormen etter strl. § 239 skulle lempes noe i forhold til den dagjeldende rettstilstand. På side 93 i proposisjonen står det: *”Departementet foreslår derfor en justering av straffeloven §§ 238 og 239 for å sikre en rettspraksis i samsvar med det som i proposisjonen her er lagt opp til på grunnlag av påtalemyndighetens praksis.”*<sup>76</sup> Dermed åpnet departementet for at det i enkelte typer tilfelle vil kunne foreligge en forskjellig aktsomhetsnorm etter vtrl. § 3 og strl. § 239.

Departementet ønsket ikke å beskrive det nærmere innholdet i lempingen av aktsomhetsnormen helt presist i loven. Dette fordi det etter departementets oppfatning ville avskjære domstolenes mulighet til å kunne gjennomføre samlede bedømmelser ut fra de konkrete faktiske forhold som ville oppstå i det praktiske liv. Ordlyden i strl. § 239 har derfor ikke fått noe endret innhold når det gjelder motorvogntilfellene. På side 90-91 i proposisjonen står det: *”Etter departementets mening lar det seg ikke gjøre å beskrive aktsomhetskravet helt presist i loven. Jo lenger loven går i å angi aktsomhetskravet eksakt, desto mer avskjærer man domstolene fra å foreta en samlet bedømmelse i lys av de foreliggende konkrete forhold i saken. Avgjørelsen av om føreren har handlet tilstrekkelig*

---

<sup>74</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.81.

<sup>75</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.93.

<sup>76</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.93.

*aktsomt, må etter departementets syn foretas ut fra alle de relevante konkrete omstendigheter i saken. Heller ikke med en lovendring kan man derfor få til en eksakt justering i aktsomhetskravet.(...)En mindre lovendring kan imidlertid innebære et budskap til Høyesterett om å justere den praksis som tidligere har vært fulgt, og motivene til lovendringen kan vise hvilken vei justeringen bør gå”<sup>77</sup>*

Det er særlig to forhold departementet trakk frem som vil ha betydning for omfanget av lempingen av aktsomhetsnormen. Departementet mente at den type feilfordeling av oppmerksomheten som ble foretatt i Rt. 1990 s. 1021 ikke ville føre til domfellelse på det tidspunkt Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) ble utarbeidet.<sup>78</sup> Etter departementets syn burde et øyeblikks uoppmerksomhet heller ikke kunne føre til domfellelse for uaktsomt drap. For å forklare hva som ligger i et øyeblikks uoppmerksomhet brukte departementet innstilling av bilens varmeapparat som et eksempel. Dette i seg selv burde etter departementets syn ikke regnes som uaktsomhet isolert sett.<sup>79</sup> Departementet skilte et slikt øyeblikks uoppmerksomhet fra tilfellene der man har fokuset vekk fra kjøringen over et lengre tidsrom enn kun et øyeblikk, eksempelvis søking etter en radiostasjon. Slike tilfeller vil etter departementets oppfatning lettere kunne falle utenfor det som anses som et øyeblikks uoppmerksomhet.<sup>80</sup>

#### 5.4.4 Oppsummering

På grunn av et relativt lite antall årlige domfellelser etter strl. § 239 ble i 1988 ordet ”motorvogn” inntatt som eget straffalternativ i strl. § 239, uten at dette medførte noen realitetsendring av det rettslige innholdet i bestemmelsen. Etter denne lovendringen mente

---

<sup>77</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.90-91.

<sup>78</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.90.

<sup>79</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.92.

<sup>80</sup> Ot.prp. Nr.46 (2000-2001) s.92.



mange at pendelen hadde svingt for langt i den andre retning og 15. juni 2001 gjennomførte lovgiver en lemping av bindingen mellom strl. § 239 og vtrl. § 3. Fra lovgiver ble det nå gitt signaler om at aktsomhetsnormen etter strl. § 239 og vtrl. § 3 ikke lenger skulle være sammenfallende i alle tilfeller. Departementet åpnet for at aktsomhetsnormen etter strl. § 239 skulle lempes i de tilfeller der en fører hadde begått en feil som var av en slik karakter alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. Disse typer feil var en oppsummering av påtalemyndighetens momenter for hvilke tilfeller som før lovendringen normalt førte til tiltale etter strl. § 239 og hvilke tilfeller som ikke gjorde det. Som konkrete eksempler på feil som vil falle inn under denne kategorien fremhevet departementet kortvarig mangel på oppmerksomhet og feilfordeling av oppmerksomhet mellom trafikkenheter.

Under pkt.5.5 har jeg tatt for meg enkelte avgjørelser som har kommet i rettspraksis i tiden rett etter lovendringen 15.juni 2001 og fram til våren 2009. Slik jeg leser rettspraksis rammes ikke lenger den type feil alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen av strl. § 239. I følge rettspraksis utgjør kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten og et øyeblikks uoppmerksomhet en slik feil. Dette innebærer at rettspraksis har videreført lempingen i forhold til tidligere rettstilstand.

## 5.5 Rettspraksis etter lovendringen 15. juni 2001

I det følgende vil jeg belyse hvordan Høyesterett har tolket de endringer som lovendringen 15. juni 2001 førte med seg og hvordan rettspraksis har bidratt til å trekke opp linjene for vurderingen av aktsomhetsnormen sett i ut fra bestemte trafikksituasjoner. Jeg avgrenser drøftelsen til å omfatte de tilfeller der domstolene har behandlet saker hvor det har vært spørsmål om man ligger i den nedre grense for uaktsomhet som man ved lovendringen ønsket å gi en lempning på.

### 5.5.1 Momenter Høyesterett har tatt i betraktning ved vurderingen av innholdet i lempingen av aktsomhetskravet i strl. § 239

I min gjennomgang av Ot.prp. nr 46 (2000-2001) under pkt. 5.4.3.1 skrev jeg at lovgiver ikke ønsket å gå for langt i å fastlegge innholdet i lempingen av aktsomhetsnormen etter strl. § 239 utover at lempingen skulle gjelde for de tilfeller der det var begått en feil som alle førere må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen. Lovgiver fant det hensiktsmessig at rettspraksis skulle trekke opp de nærmere linjene for aktsomhetsnormen ved behandlingen av konkrete tilfeller som ville komme opp for domstolene. Nedenfor belyser jeg de momenter som gjennomgående har vært av betydning i rettspraksis som fulgte etter lovendringen i 2001.

#### 5.5.1.1 Kortvarig feilfordeling av trafikal oppmerksomhet

Ved kjøring i trafikken behandler førere mye informasjon på en gang. Å mestre denne utfordringen er et krav som stilles til førere. I situasjoner der det har oppstått et trafikkuhell som skyldes at en fører har hatt sin oppmerksomhet rettet mot noe trafikkrelatert, men ikke mot det som vedkommende burde hatt oppmerksomheten rettet mot, vil det foreligge en feilfordeling av oppmerksomheten. Høyesterett har tolket Ot.prp. nr 46 (2000-2001) slik at dette er en type feil som faller inn under kategorien feil enhver fører må erkjenne å gjøre seg skyldig i fra tid til annen og som i utgangspunktet ikke lenger faller inn under anvendelsesområdet til strl. § 239 etter lovendringen i 2001.

I Rt. 2008 s.620 opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra lagmannsretten. En lastebilsjåfør skulle ta til venstre i et lyskryss der det kun var mulig enten å ta til høyre eller venstre. Lyskryssets beskaftenhet var slik at det var to felt som førte inn til selve krysset. Det venstre feltet var for trafikk som skulle til venstre, det høyre feltet for trafikk som skulle til høyre. Lastebilsjåføren hadde stoppet for rødt lys i det venstre feltet ca fem meter forbi stopplinjen i krysset, han skulle til venstre og markerte dette med blinklys.

Stopplinjen var noe tilbaketrukket fra selve krysset av trafikale hensyn. Trafikken i det høyre feltet hadde grønt lys over en lengre periode enn trafikken i det venstre feltet, derfor ombestemte lastebilsjåføren seg og ville ta til høyre. Han ventet til alle bilene i det høyre feltet hadde kjørt ut i krysset, så satte han lastebilen i bevegelse fra hans posisjon fem meter forbi stopplinjen i det venstre feltet. Samtidig hadde en syklist plassert seg foran lastebilens høyre front. Da lastebilsjåføren satte lastebilen i bevegelse, traff han syklisten med den følge at syklisten ble klemmt under lastebilen og døde på stedet. Høyesterett mente dette ikke utgjorde et øyeblikks uoppmerksomhet. Høyesterett refererte til Rt. 1990. s. 1021 der det forelå et tilfelle med kortvarig uoppmerksomhet som etter Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) ikke lenger skulle omfattes av strl. § 239. Under refereringen til saksforholdet i Rt. 1990. s.1021 uttalte Høyesterett: *”Det var ikke noe å utsette på kjøringen frem til motorsyklisten kom inn i trafikkbildet umiddelbart før sammenstøtet. Høyesterett uttalte « at trafikkulykken skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene ». Dette kan etter min mening ikke sammenlignes med hendelsesforløpet i vår sak. A sto stille i venstre fil og hadde ved bruk av blinklys signalisert at han skulle svinge til venstre da han ombestemte seg og foretok en sving til høyre. Dette skapte etter min vurdering en situasjon som påkalte spesiell aktpågivenhet fra A, særlig ettersom det fremdeles var rødt lys for sving til venstre fra den filen han helt eller delvis var plassert i. Jeg kan da vanskelig se at det er riktig å si at det foreligger en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten.”*<sup>81</sup>

Det avgjørende i forhold til om lastebilsjåføren hadde begått en feil som enhver må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen var at lastebilsjåføren hadde vært uoppmerksom over et lengre tidsrom enn det som kreves for at feilfordelingen av oppmerksomheten skal være kortvarig.

---

<sup>81</sup> Rt. 2008 s.620.

#### 5.5.1.2 Et øyeblikks uoppmerksomhet

I Ot.prp. nr 46 (2000-2001) fremkom det at kortvarig uoppmerksomhet ikke lenger skulle rammes av strl. § 239. Den nærmere presisering av hvilke tilfeller som naturlig vil falle inn under begrepet kortvarig uoppmerksomhet har blitt behandlet i Høyesterett ved flere anledninger. I Rt. 2002 s.190. hadde en norsk offiser i Makedonia kjørt mot kjøreretningen på en motorveg og kollidert med en møtende bil med det resultat at fire mennesker i den møtende bilen omkom. Føreren hadde blitt frifunnet for uaktsomt drap i lagmannsretten, Høyesterett opphevet i kjennelsen dommen fra lagmannsretten og sendte den til ny behandling i lagmannsretten.

Høyesterett anførte at føreren førte bilen i gal kjøreretning over et relativt langt tidsrom der han ble varslet av møtende biler med blinkende lys ved flere anledninger. Høyesterett uttalte: *”Selv om skiltingen burde ha vært bedre, og det er opplyst at andre har feiltolket trafikkbildet på samme måte som A gjorde, finner jeg at hans kjøring ikke var i den lave uaktsomhetskategori lovendringen er tenkt å omfatte. Det dreier seg ikke om et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, som erfaringsmessig er noe alle bilister kan gjøre seg skyldig i, men om en vedvarende feilvurdering av trafikkbildet i en situasjon der han hadde både tid og mulighet til å handle annerledes.”*<sup>82</sup>

Førerens kjøring mot kjøreretningen over tid kunne derfor ikke betraktes som et øyeblikks uoppmerksomhet og derfor forelå det i denne saken ikke en feil som enhver må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen.

#### 5.5.1.3 Situasjoner som påkaller en særskilt aktpågivenhet

Et viktig moment som trekker i retning av at strl. § 239 er overtrådt vil foreligge i de tilfeller der en fører har utvist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særskilt

---

<sup>82</sup> Rt. 2002 s.190.

aktpågivenhet. Ved kjøring i trafikken vil det i mange situasjoner stilles skjerpede krav til graden av aktpågivenhet som forventes av førere. For eksempel vil passering av barn i vegbanen, kjøring i gangfelt og passering av buss som har stoppet for av -og påstigning utgjøre en slik situasjon.

Det skjerpede kravet til aktpågivenhet har blitt tillagt betydelig vekt i rettspraksis som har kommet etter lovendringen 15. juni 2001. Det er det mitt inntrykk at Høyesterett var av den oppfatning at det ikke ville foreligge en feil som alle førere må kjenne seg igjen i dersom det var utvist en mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet. Jeg viser her til Høyesteretts uttalelser i Rt. 2008 s.1258. En fører av en betongbil hadde kjørt på en syklist på en sykkelsti. Høyesterett viste til tidligere rettspraksis og uttalte: *”Også jeg viser til Høyesteretts avgjørelse 6. mai 2008, inntatt i Rt-2008-620, med videre henvisninger. Her fremgår det at straffeloven § 239 fortsatt vil være overtrådt i tilfeller hvor føreren har vist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet, som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen mv.”*<sup>83</sup> Et annet sted i avgjørelsen står det: *”Fordi det her er tale om en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet, kan ikke en slik feilfordeling av oppmerksomhet anses som tilstrekkelig aktsom.”*<sup>84</sup> Av dette kunne det være naturlig å trekke den slutningen at det vil være et absolutt krav for frifinnelse etter strl. § 239 at føreren ikke har utvist en mangel på aktsomhet dersom han har vært i en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet. Et slikt absolutt krav synes likevel ikke å være satt opp av Høyesterett. I Hr 2009-00556-A, ble en bussjåfør frikjent for uaktsomt drap etter strl. § 239 selv om Høyesterett mente det forelå en situasjon som påkalte en særlig aktpågivenhet. I et trafikkert lyskryss hadde en bussjåfør kjørt ned en fotgjenger som gikk ut i krysset på rødt lys. Fotgjengeren omkom som følge av sammenstøtet. Det var flere momenter som gjorde seg gjeldende i saken. Blant annet forelå det en situasjon som påkalte en særlig aktpågivenhet som bussjåføren ikke hadde utvist ved at han ikke hadde oppdaget fotgjengeren i tide til å unngå sammenstøtet. Isolert sett talte dette for at strl. § 239 kom til

---

<sup>83</sup> Rt. 2008. s.1258.

<sup>84</sup> Rt. 2008. s.1258.

anvendelse. Ser man på vurderinger foretatt i Høyesterett før denne dommen, jfr. avgjørelsen jeg har referert fra ovenfor, er det min oppfatning at dette også skulle vært tilstrekkelig for domfellelse etter strl. § 239 i dette tilfellet. Men etter en overveielse av alle momenter kom Høyesterett til at bussjåføren måtte frifinnes for tiltalen etter strl. § 239. Av momenter for frifinnelse etter strl. § 239 fant Høyesterett at det forelå en kortvarig feilfordeling av den trafikale oppmerksomheten og at fornærmede hadde opptrådt uaktsomt. Høyesterett uttalte: ”Jeg finner det derfor klart at det forhold at B gikk på rødt lys, ikke alene kan medføre at A må fittas for straff for ett eller begge tiltalepunkter. Men i en situasjon som den foreliggende – hvor As feil besto i at han feilfordelte oppmerksomheten på trafikkforhold som var både relevante og sentrale – mener jeg at B uaktsomhet må tillegges vekt som ett av flere forhold i en totalvurdering.”<sup>85</sup>

Etter min oppfatning innebærer denne dommen en justering av aktsomhetsnormen etter strl. § 239 fra tidligere rettstilstand. Særlig vil uttalelsene i Rt. 2008 s.1258 som jeg har referert ovenfor om at en mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet nærmest automatisk innebar en domfellelse etter strl. § 239 ikke lenger være av like stor betydning.

### 5.5.2 Vurdering av rettsprakis etter lovendringen

Ut fra de avgjørelsene jeg har referert til ovenfor er det vanskelig å si noe generelt om aktsomhetsnormen etter strl. § 239, herunder hvor den nedre grense for anvendelse av bestemmelsen går. Dette skyldes vesentlig at Høyesterett behandler det konkrete tilfellet som blir forelagt domstolen. Sammenholdt med dette vil ethvert trafikkuhell være unikt i den forstand at det alltid vil foreligge individuelle forhold ved et bestemt trafikkuhell som er særegent dette uhellet. Selv om to trafikkuhell er meget like i sin art, vil det likevel vanskelig finnes to helt identiske tilfeller. Høyesterett sin behandling av de ulike

---

<sup>85</sup> HR 2009 00556-A.

momenter, se pkt.5.5.1, gir likevel en god veiledning når man skal ta stilling om strl. § 239 kommer til anvendelse i det konkrete tilfelle.

Som jeg skrev under pkt.5.5.1.3 er det min oppfatning etter å ha gjennomgått avgjørelser i Høyesterett fram til og med avgjørelsene i 2008, som jeg referert fra ovenfor, at lempingen av aktsomhetsnormen etter strl. § 239 ikke omfatter de tilfeller der det er utvist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særskilt aktpågivenhet. Men etter dommen i Hr 2009 0056-A er det mitt inntrykk at Høyesterett har justert denne kursen noe. Likevel vil det foreligge et vesentlig moment for at en handling er uaktsom etter strl. § 239 dersom en fører har utvist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller særlig aktpågivenhet.

Ut fra den rettspraksis som har kommet etter lovendringen vil jeg i det følgende gi en beskrivelse av hvordan jeg mener de enkelte momenter spiller inn når man skal ta stilling til om en fører som har forårsaket en dødsulykke skal straffes etter strl. § 239 i tillegg til vtrl. § 3.

Dersom det blir lagt til grunn at vtrl. § 3 er overtrådt og det foreligger en påregnelig årsakssammenheng mellom den uaktsomme kjøring og dødsfallet må en, slik jeg ser det, prøve ut hvilke av momentene i pkt.5.5.1 som vil gjøre seg gjeldende og deretter avveie dem i forhold til hverandre ut fra de faktiske forhold.

Jeg mener det er hensiktsmessig at man først overprøver om det foreligger en situasjon som krever særskilt aktpågivenhet. Dette fordi betydningen av at føreren har vært i en slik situasjon etter min oppfatning står i en særstilling i form av at det da kreves mye for at uaktsomheten ikke rammes av strl. § 239.

For å løse spørsmålet om strl. § 239 kommer til anvendelse i et konkret tilfelle må man:

- Kartlegge om det foreligger en situasjon som krever en særskilt aktpågivenhet.
- Kartlegge om uaktsomheten som er utvist av tiltalte skyldes en trafikal feilfordeling av oppmerksomheten eller en kortvarig uoppmerksomhet.
- Dersom det fortsatt vil være uklart om strl. § 239 kommer til anvendelse, må man se om andre momenter har hatt innvirkning på situasjonen, f. eks. om det foreligger en upåregnelig opptreden fra fornærmede.

Dersom man står overfor et tilfelle som ikke er en situasjon der det kreves en særskilt aktpågivenhet, vil det etter mitt syn være av avgjørende betydning for at strl. § 239 skal komme til anvendelse at uaktsomheten føreren har begått *ikke* skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten eller et øyeblikks uoppmerksomhet. I de tilfeller der det foreligger kortvarig feilfordeling eller et øyeblikks uoppmerksomhet hos føreren vil som oftest ikke strl. § 239 komme til anvendelse.

Hvis man står overfor et tilfelle der det foreligger en situasjon som krever en særskilt aktpågivenhet, er det etter min mening fremkommet i rettspraksis at det må noe mer til enn at føreren har hatt et øyeblikks uoppmerksomhet eller en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten for at forholdet ikke skal rammes av strl. § 239, se pkt. 5.5.1.3. En situasjon som krever særlig aktsomhet er derfor kun et moment i en helhetsvurdering, men det er moment som har stor vekt. Slik jeg ser det, kreves det for frifinnelse etter strl. § 239 i disse situasjonene at det foreligger andre, supplerende forhold utover en kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet eller et øyeblikks uoppmerksomhet, typisk vil uaktsomhet hos fornærmede utgjøre et moment som vil kunne ha innvirkning på resultatet.



Jeg vil i det følgende vise hvordan rettspraksis har anvendt disse momentene på trafikkuhell i forskjellige trafikale situasjoner

## 5.6 Kasuistikk

Nedenfor har jeg tatt med noen avgjørelser fra rettspraksis for å gi et inntrykk av hvilke aktsomhetskrav som stilles til førere ved praktiske trafikksituasjoner.

### 5.6.1 Kjøring i og ved gangfelt

Et tilfelle fra rettspraksis er en lagmannsrettsdom, LG. 2004-94491. En fører hadde truffet en fotgjenger i eller i umiddelbar nærhet av et gangfelt. Fotgjengeren døde av skadene. Bilføreren ble dømt både etter vtrl. § 3 og strl. § 239. Det nøyaktige skadestedet kunne ikke kartlegges for retten, men det hadde ingen betydning for vurderingen av uaktsomheten til bilføreren i dette tilfellet. Fotgjengeren omkom på stedet. Lagmannsretten uttalte: *”Selv om fotgjengere er gitt en ekstra beskyttelse når de krysser veien i gangfelt, så er det ikke ulovlig å krysse en vei hvor som helst. For en bilfører gjelder et krav om skjerpet aktsomhet ved passering av fotgjengerfelt og i umiddelbar nærhet av samme.”*<sup>86</sup>

I en lagmannsrettsdom, LB 2002 s.438, ble en drosjesjåfør dømt for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. En fotgjenger hadde gått over et lysregulert gangfelt som krysset tre kjørefelt, ett i retning øst og to i retning vest. Da fotgjengeren var kommet slik at hun var plassert foran det første kjørefeltet i vestlig retning, skiftet det fra grønt til rødt signal for henne. I dette feltet stod det en bil som ventet på grønt lys og som sperret utsikten for biler som kom kjørende i det andre vestgående feltet. Da det skiftet til grønt for de vestgående feltene ble fotgjengeren påkjørt av en drosje som kom kjørende i det andre vestgående

---

<sup>86</sup> LG. 2004-94491.

kjørefeltet. Fotgjengeren døde som følge av skadene hun ble pådratt ved sammenstøtet. Det ble lagt til grunn at drosjesjåføren kjørte i en hastighet som var høyere enn trillefart.

Flertallet i lagmannsretten uttalte: ”*Passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet. En situasjon med dårlig opplyst vegbane og blinding fra møtende kjøretøy, slik lagmannsretten har lagt til grunn, stiller ekstra krav til en bilførers oppmerksomhet når bilen nærmer seg et fotgjengerfelt.*” Videre uttalte lagmannsretten: ”*Da den stansede bil stengte for utsynet, burde tiltalte ha senket sin fart til et minimum slik at han kunne forsikre seg om at alt var klart, eventuelt hatt mulighet til å stanse for å unngå sammenstøt. Det gjorde ikke tiltalte. Flertallet er etter en samlet vurdering overbevist om at tiltalte holdt en for høy hastighet under de rådende forhold, og at det var grunnen til at han ikke oppdaget fotgjengeren i tide.*”<sup>87</sup>

Begge disse avgjørelsene gir et tydelig bilde av at det i rettspraksis blir vektlagt at kjøring i og ved fotgjengerfelt innebærer at det foreligger en situasjon som krever særlig aktsomhet og at dette er av stor betydning for bedømmelsen av om aktsomhetsnormen etter strl. § 239 er overtrådt.

Ved og i gangfelt vil det være påregnelig at det vil kunne befinne seg fotgjengere som kan utvise meget varierende grad av trafikkforståelse og dermed begi seg ut i veibanen uten forvarsel. Dette tilsier at en fører, som har gjennomgått en trafikkopplæring og er fører av et kjøretøy som på grunn av sin tyngde og hastighet utgjør et stort skadepotensiale, vil ha et ansvar for å unngå ulykker. Dersom det kommer til et sammenstøt mellom et kjøretøy og en myk trafikant vil utfallet lett kunne føre til dødsfall. Det er derfor viktig at terskelen for å konstatere uaktsomhet etter straffeloven er lav. Gjennom den strenge aktsomhetsnormen som har utarbeidet seg i rettspraksis har det vist seg at en slik streng reaksjon er gjeldende rett.

---

<sup>87</sup> LB. 2002 s. 438.

### 5.6.2 Rygging og vending

Ved rygging og vending har bilførere av naturlige årsaker ikke like god visuell kontroll på den trafikale situasjonen sett i forhold til kjøring rett fram. Dette medfører at rygging og vending medfører et stort skadepotensiale. I Rt. 2002 s. 1556 opprettholdt Høyesterett en fellende dom fra lagmannsretten. En lastebilsjåfør hadde kjørt over en mann mens han rygget. Høyesterett begrunnet sin avgjørelse med at uaktsomheten som var begått av lastebilsjåføren ikke skyldtes et øyeblikks uoppmerksomhet eller en feilfordeling av oppmerksomheten. Høyesterett uttalte: ”Som nevnt er lovendringen 15. juni 2001 nr. 64 ikke drøftet av lagmannsretten. Domsgrunnene er imidlertid tilstrekkelige til å kunne fastslå at vårt tilfelle faller utenfor det uaktsomhetsområde som endringen etter forarbeidene tok sikte på.”<sup>88</sup>

På grunn av den begrensede sikten en fører har ved rygging og vending vil det ofte være vanskelig å få en tilfredsstillende oversikt over området i den retningen et kjøretøy beveger seg, noe som innebærer at det lettere vil være fare for at ulykker kan inntreffe. Dette tilsier at det bør gjelde en streng aktsomhetsnorm ved rygging og vending og det er mitt inntrykk at dette også er tilfelle i rettspraksis.

### 5.6.3 Føring av store kjøretøy med betydelige blindsoner

Ved situasjoner som krever at føreren kontrollerer blindsoner vil det ofte foreligge situasjoner som kan sammenliknes med pkt. 5.6.3 om rygging og vending. Videre vil et stort og tungt kjøretøy utgjøre et betydelig skadepotensiale.

I Rt. 2008 s. 1258, som jeg også refererte fra under pkt. 5.5.1.3, opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra lagmannsretten.

---

<sup>88</sup> Rt. 2002 s.1556.

En betongbilsjåfør skulle kjøre ut fra en byggeplass og ut på en fylkesvei. Mellom byggeplassen og fylkesveien gikk det en gang-og sykkelvei parallelt med fylkesveien. Mellom gang-og sykkelveien og fylkesveien var det en grøft som vanskeliggjorde utkjøringen på fylkesveien. Betongbilsjåføren skulle ta til høyre ut på fylkesveien, på grunn av grøften mellom fylkesveien og gang-og sykkelveien måtte han plassere betongbilen i 70-graders vinkel for å holde bakhjulene klar av grøften. Føreren av betongbilen måtte stoppe for en personbil som kom kjørende på fylkesveien. Han stod da stille og blokkerte sykkelstien, da han igjen satte betongbilen i bevegelse kjørte han over en syklist som hadde ventet på at betongbilen skulle forlate gang-og sykkelstien. Syklisten omkom på stedet.

I lagmannsretten ble betongbilsjåføren frifunnet for uaktsomt drap og brudd på vtrl. § 3. Høyesterett så først på om lagmannsretten hadde bygget frifinnelsen på riktig lovanvendelse. Høyesterett viste til drøftelsen i Rt. 2008 s.620 der det ble stadfestet at strl. § 239 bl.a. vil være overtrådt der hvor føreren har vist mangel på aktsomhet i tilfeller som krever en særskilt grad av aktpågivenhet. Høyesterett fant at forholdet i den foreliggende saken var av en slik karakter. Høyesterett begrunnet dette med at betongbilen var lang og stor og derfor hadde stor skadeevne. Samtidig stod bilen på en gang-og sykkelsti der det ferdes myke trafikanter.

Deretter ble spørsmålet for Høyesterett om føreren av betongbilen hadde vært tilstrekkelig aktsom i denne situasjonen som krever en særlig grad av aktpågivenhet, eller om han kunne gjort noe for å forhindre at denne situasjonen oppstod. Høyesterett bemerket at føreren av betongbilen hadde en begrenset oversikt over gang-og sykkelveien før han kjørte ut på den og at det, mens han stod og sperret gang-og sykkelveien, fort kunne komme en syklist frem til stedet der han stod. På bakgrunn av dette kom Høyesterett til at det var en ”(...)reell mulighet for at noen hadde kommet frem til kjøretøyet uten at føreren var blitt oppmerksom på det”.<sup>89</sup> Videre bemerket Høyesterett på at det på grunn av blindsoner rundt betongbilen

---

<sup>89</sup> Rt. 2008 s.1258.

ikke var noen sikkerhet for at det ikke befant seg noen rundt den i det øyeblikket føreren satte den i bevegelse.

Tunge og store kjøretøy utgjør et betydelig skadepotensiale på grunn av sin størrelse og vekt. Dette forsterkes ved at store kjøretøy ofte vil ha blindsoner rundt kjøretøyet som vanskeliggjør muligheten for føreren til å forvise seg om at det ikke befinner seg personer ved kjøretøyet. Disse to momentene tilsier at det bør gjelde en streng aktsomhetsnorm etter strl. § 239 ved føring av slike kjøretøy og det er mitt inntrykk at dette også er i overensstemmelse med den rettspraksis som finnes på området.

#### 5.6.4 Personer i vegbanen

I RG. 2007 s.1274 ble en bilfører dømt for uaktsom kjøring etter vtrl. § 3 og uaktsomt drap etter strl. § 239. Føreren hadde kjørt ned to fotgjengere som gikk langs veien. Veien ble smalere på det punktet i veien der føreren passerte fotgjengerne. I det føreren skulle passere fotgjengerne møtte han en trailer og han ble samtidig blendet av motlys. Føreren holdt 70 km/t da uhellet inntraff. Det ble lagt til grunn at føreren hadde oppdaget fotgjengerne i veibanen i god tid før uhellet inntraff. Lagmannsretten fant at det var uaktsomt av føreren at han ikke innrettet sin kjøring på en slik måte at han avpasset hastigheten slik at passeringen av fotgjengerne kunne skje uten fare. Det forelå derfor uaktsom kjøring og vtrl. § 3 var overtrådt. Om forholdet også skulle rammes av strl. § 239 uttalte lagmannretten: *”Meningen med lovendringen var å lempe noe på bindingen mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 fordi man etter lovgiverens oppfatning ikke bør belaste en bilist med tiltale og dom for uaktsomt drap dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. Det er i så fall tilstrekkelig å anvende vegtrafikkloven § 3 selv om kjøringen har endt med dødsulykke. Det vises til Rt-2005-893 og Rt-2002-190 Lagmannsretten finner det klart at tiltaltes handling er så*

*markert uaktsom at hans handling ikke kan plasseres i den lavere kategorien uaktsomhet som lovendringen tar sikte på.*”<sup>90</sup>

I de tilfeller der det befinner seg personer i vegbanen som er synlige for en fører, vil dette slik jeg ser det, innebære at føreren står overfor en situasjon som krever en særskilt aktpågivenhet. Dette tilsier at aktsomhetsnormen etter strl. § 239 skal være streng ved slike situasjoner.

## 5.7 Oppsummering

For at strl. § 239 kan komme til anvendelse kreves det for det første at det foreligger en påregnelig årsakssammenheng mellom den uaktsomme kjøring og et dødsfall. For det andre kreves det at den feilen som har blitt begått av føreren *ikke* er av en slik karakter som de fleste førere vil måtte erkjenne å gjøre seg skyldig i fra tid til annen. Kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten og et øyeblikks uoppmerksomhet utgjør en slik type feil. Der en fører har utvist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkaller en særskilt aktpågivenhet vil det som oftest ikke foreligge en slik type feil og strl. § 239 kommer derfor ofte til anvendelse i disse tilfellene.

Det lar seg vanskelig gjøre å sette opp en eksakt teoretisk beskrivelse av aktsomhetsnormen etter strl. § 239. En vurdering av om det foreligger et brudd på aktsomhetsnormen etter strl. § 239 må foretas ut fra de faktiske hendelser som foreligger i ethvert konkret tilfelle.

---

<sup>90</sup> RG. 2007 s.1274.

## **6 Ny bestemmelse i straffeloven av 20. mai 2005 Nr. 28**

### **6.1 Innledning**

I den nye straffeloven av 20. mai 2005 nr. 28 har Straffelovkommisjonen foreslått at skyldkravet i bestemmelsen som skal etterfølge nåværende strl. § 239 skal endres til grov uaktsomhet. Jeg avgrenser i det følgende drøftelsen om betydningen av en endring i skyldkravet til de tilfeller der et uaktsomt forvoldt dødsfall har kommet som følge av uaktsom kjøring med motorvogn.

I forbindelse med utarbeidelsen av den spesielle del til Straffeloven av 20. mai 2005 nr. 28 har Straffelovkommisjonen i Delutredning VII (NOU 2002:4) foreslått at skyldkravet etter bestemmelsen som skal ta over etter strl. § 239 bør være grov uaktsomhet, ikke simpel uaktsomhet, slik skyldkravet etter strl. § 239 er i dag. Dette synet blir støttet av Riksadvokaten, mens Justis- og Politidepartementet i Ot.prp. Nr.22 (2008-2009) er av den oppfatning at skyldkravet bør forbli simpel uaktsomhet.

Jeg skal i det følgende belyse Straffelovkommisjonens og Justis- og politidepartementets standpunkter. Videre vil jeg også redegjøre for Norges Lastebileierforbund sitt syn på problemstillingen. På bakgrunn av dette vil jeg selv drøfte problemstillingen og belyse de hensyn jeg mener er relevante for løsningen av spørsmålet.

Før jeg går nærmere inn på NOU 2002:4 og Ot.prp. Nr.22 (2008-2009) vil jeg gi et oversiktsbilde over hvilke to hovedhensyn som gjør seg gjeldende ved vurderingen av om det er behov for at skyldkravet i bestemmelsen som etterfølger strl. § 239 heves fra simpel til grov uaktsomhet.

Et hovedhensyn for å la skyldkravet bli stående uforandret slik det er i dag, begrunnes med at bestemmelsen er satt til å verne om menneskeliv, som kan kategoriseres som den

”høyeste” verdien en lovbestemmelse kan ivareta. Dette er et hensyn som trekker i retning av at det ikke er et behov for en endring av skyldkravet. På den annen side står hensynet til ikke å stigmatisere en fører som drapsmann i de tilfeller der vedkommende har gjort seg skyldig i en feil som de fleste førere vil måtte erkjenne at de selv har begått i en eller annen sammenheng uten at dette har resultert i et dødsfall. Dette hensynet trekker i retning av at det er et behov for å endre skyldkravet slik at det vil bli færre domfellelser for uaktsomt drap begått ved uaktsomhet i trafikken.

Dette er tungtveiende hensyn som isolert betraktet utgjør betydelige argumenter for og mot heving av skyldkravet. Problemstillingen er utfordrende og spørsmålet lar seg vanskelig besvare på en enkel måte. Jeg kommer nærmere inn på hovedhensynene under pkt. 6.5.

## 6.2 Straffelovkommisjonens utkast til ny straffelov. NOU 2002:4. - Skyldkravet bør endres til grov uaktsomhet

I den spesielle delen av ny straffelov går Straffelovkommisjonen i NOU 2002:4 inn for å heve skyldkravet i bestemmelsen om uaktsomt drap fra simpel til grov uaktsomhet.

Det er særlig fire momenter Straffelovkommisjonen behandler i sin vurdering: Behovet for å verne liv og helse, stempelet av gjerningsmannen som drapsmann, at det finnes reaksjonsmuligheter etter vegtrafikkloven og hensynet til allmennprevensjonen.

Utredningen er fra 2002 og Straffelovkommisjonen har derfor ikke kunnet følge utviklingen i rettspraksis etter lovendringen i 2001 som medførte en viss lemping av aktsomhetskravet etter strl. § 239.

På den ene side mener Straffelovkommisjonen det er et behov for at det kreves en særskilt aktsomhet på områder der liv og helse kan rammes av feil som blir begått. Eksempelvis heter det på side 357 i utredningen: *”Det er både nødvendig og rimelig å kreve at det utvises en særlig aktsomhet på livsområder hvor feil eller uforsiktighet kan medføre at noen*



*omkommer eller får betydelig skade på legeme og helse.”<sup>91</sup> På den annen side retter Straffelovkommisjonen søkelyset mot førerens forhold. På side 357 i utredningen står det: ”Samtidig er det på det rene at en domfellelse for uaktsomt drap setter et svært alvorlig stempel på gjerningspersonens handlemåte.”<sup>92</sup> Etter Straffelovkommisjonens syn vil det ofte være tilfældighetenes spill som avgjør om en feil i trafikken får dødelig utfall eller om feilen ikke får noen konsekvens.<sup>93</sup> På side 357 i utredningen står det: ”Samtidig er det på det rene at en domfellelse for uaktsomt drap setter et svært alvorlig stempel på gjerningspersonens handlemåte. Antakelig kjører alle bilførere fra tid til annen på en måte som kan karakteriseres som uaktsom, og som under uheldige omstendigheter kan føre til trafikkulykker hvor noen omkommer. De fleste av disse overtredelsene, for eksempel der hvor en bilfører utviser et øyeblikks konsentrasjonssvikt eller uoppmerksomhet uten at dette fører til noen ulykke, blir verken oppdaget eller forfulgt strafferettslig. De omstendighetene som avgjør om en uaktsom bilist går fri eller forårsaker en ulykke med påfølgende domfellelse for uaktsomt drap, vil i alle fall ved lavere grader av uaktsomhet ofte kunne sies å ligge utenfor vedkommendes kontroll.”<sup>94</sup>*

Videre fremhever kommisjonen at det ved uaktsomhet som er begått i trafikken vil være hjemmel i vegtrafikkloven for å straffe den uaktsomme kjøringen som er utøvd i det enkelte tilfellet. Kommisjonen påpeker at en endring av skyldkravet fra simpel til grov uaktsomhet i straffeloven derfor ikke vil bety noe for straffbarheten av den handling som er foretatt. Straffelovkommisjonen peker også på hensynet til allmennprevensjonen. Med henvisning til behandlingen av dette i Ot.prp. Nr46 (2000-2001) der det i følge kommisjonen ble lagt for mye i betydningen av hensynet til allmennprevensjonen. Etter kommisjonens syn vil kjøreatferden hos den enkelte ikke la seg styre av muligheten for domfellelse for uaktsomt drap. Kjøreadferden hos den enkelte er i følge kommisjonen mer

---

<sup>91</sup> NOU 2002:4 s. 357.

<sup>92</sup> NOU 2002:4 s. 357.

<sup>93</sup> NOU 2002:4 s. 357.

<sup>94</sup> NOU 2002:4 s. 357.

påvirket av sannsynligheten for å bli tatt i trafikkontroll. På side 357 i utredningen heter det: *”Hensynet til trafikksikkerheten ivaretas antakelig bedre ved hyppige kontroller, enn ved at man leilighetsvis domfeller for uaktsomt drap.”*<sup>95</sup>

### 6.3 Justis- og Politidepartementets syn i Ot.prp. nr. 22(2008-2009) - Skyldkravet bør ikke endres til grov uaktsomhet

Justis og Politidepartementet går i motsetning til Straffelovkommisjonen ikke inn for å endre skyldkravet fra simpel til grov uaktsomhet i bestemmelsen som skal videreføre den nåværende § 239 i straffeloven av 20. mai 2005 Nr. 28. Som hovedargument for å la skyldkravet bli værende simpel uaktsomhet anfører departementet at lovovertrедelser av denne typen ofte vil kunne medføre alvorlige konsekvenser. På side 196 i proposisjonen står det *”Som departementet har redegjort for i forbindelse med forslaget til alminnelig del til straffeloven 2005, vil det kunne være særlig aktuelt å sette skyldkravet til vanlig uaktsomhet for lovovertrедelser som kan ha alvorlige konsekvenser og hvor det er praktisk at normen overtres uforsettlig, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) side 115.*

*Etter departementets oppfatning står man overfor et slikt tilfelle når det gjelder straffeloven 1902 § 239. Bestemmelsen gjelder over et stort spektrum av livsområder hvor mange overtrедelser har svært alvorlige konsekvenser. Dette taler etter departementets oppfatning sterkt for at skyldkravet ikke bør heves til grov uaktsomhet.”*<sup>96</sup>

Videre mener departementet at lempingen av aktsomhetsnormen for motorvogntilfellene som ble gjennomført i 2001 og den rettspraksis som har fulgt etter lovendringen har ført til at den type feil som en fører gjør seg skyldig i fra tid til annen nå som oftest ikke blir rammet av bestemmelsen. Departementet anser at denne lempingen av aktsomhetsnormen

---

<sup>95</sup> NOU 2002:4 s 357.

<sup>96</sup> Ot.prp. Nr 22 (2008-2009) s.196.

er et tilstrekkelig tiltak for å unngå urimelige domfellelser som strider mot den alminnelige rettsoppatning.<sup>97</sup>

#### 6.4 Norges Lastebileier-forbund - Skyldkravet bør endres til grov uaktsomhet

I forbindelse med utarbeidelsen av den nye bestemmelsen om uaktsomt drap i straffeloven av 20. mai 2005 nr. 28 har Norges Lastebileierforbund engasjert seg betydelig. I forbindelse med en høring i Stortinget den 17. februar 2009 sendte forbundet et brev til Justiskomiteen på Stortinget datert 16. februar 2009 der foreningen tok til orde for å heve skyldkravet i bestemmelsen fra simpel til grov uaktsomhet.<sup>98</sup>

Av brevet fremkommer det at Lastebileierforbundet mente rettspraksis pr. februar 2009 var for streng i forhold til de intensjoner Stortinget hadde ved lovendringen 15. juni 2001. Forbundet var av den oppfatning at en endring av skyldkravet fra simpel til grov uaktsomhet ikke ville ha betydning for den allmennpreventive virkning. Etter deres oppfatning vil det være andre faktorer som spiller en mer direkte rolle for den enkeltes trafikkadferd. Her mente forbundet at det er frykten for å forårsake andres dødsfall og frykten for å bli tatt i trafikkontroller som vil spille inn på den enkelte førers adferd. Videre viste forbundet til at det fortsatt vil finnes sanksjonsmuligheter i vegtrafikkloven som rammer den uaktsomme kjøring.<sup>99</sup>

#### 6.5 Foreligger det et behov for å heve skyldkravet til grov uaktsomhet?

De forskjellige standpunkt som er inntatt av Straffelovkommisjonen og Justis- og Politidepartementet gir en indikasjon om at denne problemstillingen er vanskelig. For å

---

<sup>97</sup> Ot.prp. Nr.22 (2008-2009) s.197.

<sup>98</sup> Brev fra NLF til Justiskomiteen på Stortinget. 16.02.09.

<sup>99</sup> Brev fra NLF til Justiskomiteen på Stortinget. 16.02.09.

belyse problemstillingen på må en ta for seg de hensynene som gjør seg gjeldende og se på de mulige konsekvenser en eventuell heving av skyldkravet vil medføre. I det følgende vil jeg vurdere problemstillingen og trekke frem de hensynene jeg mener gjør seg gjeldende ved denne vurderingen.

#### 6.5.1 Hensynet til å verne liv og helse

En trafikkulykke kan ha de mest alvorlige konsekvenser i form av dødsfall og personsaker. Dette tilsier at hensynet om å bevare menneskeliv må ha en sterk innflytelse på lovgivningen innenfor dette området. Derfor vil det være viktig at det finnes en reaksjonsmulighet i form av en bestemmelse i straffeloven som rammer dødsfølgen og at denne kan tre inn sammen med spesialbestemmelsen i vtrl. § 3 som rammer den uaktsomme kjøring. I forlengelsen av dette vil det foreligge en bredere mulighet for domstolene til å reagere på uaktsomhet i trafikken som har ført til dødsfall dersom skyldkravet i den nye bestemmelsen i straffeloven forblir simpel uaktsomhet. Ved en justering av skyldkravet i bestemmelsen som etterfølger strl. § 239 vil det danne seg et sjikt med tilfeller som tidligere ble rammet av strl. § 239 som ved en justering ikke lenger vil rammes av den nye bestemmelsen.

#### 6.5.2 Hensynet til ikke å stigmatisere en uaktsom fører som drapsmann

Ved et trafikkuhell med dødsfall spiller mange faktorer inn i en årsaksrekkefølge som til slutt ender med et dødelig utfall. Det kan her være faktorer på den uaktsomme førerens side som spiller inn. Videre vil fysiske forhold som veigrep og lysforhold ha en innvirkning på hendelsesforløpet. Det kan også foreligge forhold på fornærmedes side, eksempelvis mangel på bruk av bilbelte. Sett fra denne synsvinkelen vil det kunne oppleves som urimelig for den fører som blir dømt for uaktsomt drap dersom uaktsomheten vedkommende fører har begått er nøyaktig den samme som i et annet tilfelle der en uaktsomhet ikke har endt med et dødsfall.

### 6.5.3 Hensynet til ansvars plassering

For etterlatte etter en dødsulykke vil det foreligge et behov for en ansvars plassering. Ser en spørsmålet om endring av skyldkravet fra deres ståsted vil det ikke være gunstig med en endring av skyldkravet. For de etterlatte som har mistet noen i trafikken vil det i mange tilfeller være en tileggsbelastning at den gjerningsperson som har tatt livet av en som står de etterlatte nær ikke kan dømmes for uaktsomt drap.

### 6.5.4 Min vurdering

I et rettssamfunn som ønsker å verne sine individer og vise at menneskeliv har en verdi som er egenartet, er det viktig at det finnes lovbestemmelser som gjenspeiler alvorligheten av den følge en uaktsom handling har medført. I de situasjoner der en uaktsomhet har medført at liv har gått tapt, er det etter min mening viktig at reaksjonsmulighetene som finnes i lovverket gjenspeiler de følgene en handling har medført. Har en fører ved en uaktsom handling foretatt seg noe som har resultert i et annet menneskes død, må det komme en reaksjon fra samfunnets side som gjenspeiler alvorligheten av denne handlingen. Derfor mener jeg at domstolene ikke bør blir for avskåret fra å kunne anvende en bestemmelse i straffeloven som regulerer uaktsomt drap i idealkonkurrens med den alminnelige bestemmelsen i vtrl. §3 som regulerer uaktsom kjøring.

Jeg deler synet til Straffelovkommisjonen og Norges Lastebileierforbund om at den signaleffekt lovgiver vil sende ut, dersom en endring av skyldkravet blir gjennomført, ikke vil være særlig avgjørende for den enkeltes fører sin kjøreadferd i negativ retning. Det er andre forhold som spiller inn og har betydelig mer praktisk betydning for innvirkningen på kjøreadferden hos den enkelte. Etter min mening vil den gjennomsnittlige fører tenke mer på de faktiske konsekvensene av en ulykke enn at man vil kunne bli dømt for drap. Videre vil det praktisk sett være andre faktorer som har en mer direkte innvirkning på

kjøreadferden hos den enkelte fører. Her vil jeg ta frem hyppigheten av trafikkontroller som den sterkeste reguleringsformen myndighetene har til rådighet for å regulere kjøreadferden hos den enkelte, sammenholdt med betydningen av reaksjonsmulighetene for å kunne ilegge straff for uaktsom kjøring etter reglene i vegtrafikkloven. På dette grunnlag er det min oppfatning at en eventuell heving av skyldkravet i den bestemmelse som skal etterfølge strl. § 239 ikke vil komme til å medføre en negativ signaleffekt av betydning fordi det så mange andre faktorer som spiller inn på den enkeltes kjøreadferd.

Det kan nok oppfattes stigmatiserende for den som helt ufrivillig kommer opp i en situasjon der en på grunn av ens ikke-forsettlig adferd til en viss grad blir stemplet som drapsmann og stilt i samme bås som en person som har tatt livet av noen med forsett. Etter min mening vil den rettslige rammen for å konstatere uaktsomhet etter strl. § 239 som har utarbeidet seg i praksis etter lovendringen 15.juni 2001, med lempingen av aktsomhetskravet for anvendelsesområdet til strl. § 239 sett i forhold til vtrl. § 3, ivareta dette hensynet i tilstrekkelig grad. Gjennom lempningen i lovgivningen vil etter mitt syn de tilfellene som tidligere stred mot den generelle rettsoppfatning ikke lenger bli rammet av strl. § 239. Jeg deler ikke det synet Norges Lastebileierforbund inntar i sitt brev til Justiskomiteen på Stortinget når det uttaler: *”NLF er av den oppfatning at senere rettspraksis fra Høyesterett, viser at det i stedet for en lemping i aktsomhetsnormen når det gjelder tiltale og dom etter strl. § 238 og § 239, har skjedd en skjerpelse i forhold til riksadvokatens retningslinjer for påtale før 2001.”*<sup>100</sup> Jeg viser her særlig til dommen i HR 2009-00556-A som jeg har referert fra under pkt 5.3.1.3 der en bussjåfør ble frikjent for uaktsomt drap. Denne dommen falt etter at Norges Lastebileierforbund skrev sitt brev Justiskomiteen på Stortinget.

Etter min vurdering vil det være mest hensiktsmessig å la skyldkravet i den nye bestemmelsen stå uforandret fra dagens skyldkrav i strl. §239. Som jeg har gått gjennom ovenfor finnes det isolert sett gode argumenter for å endre skyldkravet fra simpel til grov

---

<sup>100</sup> Brev fra NLF til Justiskomiteen på Stortinget. 16.02.09.

uaktsomhet. Etter en totalvurdering er det min oppfatning at den potensielle skadeforvoldelse som ligger latent ved føring av kjøretøy i trafikken, tilsier at skyldkravet på dette rettsområdet bør være simpel uaktsomhet. Å inneha førekort innebærer en stor frihet. Med denne friheten bør det følge et stort ansvar. I de tilfeller der simpel uaktsomhet i trafikken har fått den alvorlige konsekvens at menneskeliv har gått tapt, mener jeg det vil være et behov for at domstolene har reaksjonsmuligheter i form av en bestemmelse om uaktsomt drap i tillegg til reaksjonsmuligheter for uaktsom kjøring etter vegtrafikkloven.

På grunnlag av dette er det min oppfatning at en heving av skyldkravet fra simpel til grov uaktsomhet ikke bør gjennomføres fordi lovgiver, ved en slik gjennomføring, i for stor grad vil ivareta hensynene til føreren i disse tilfellene. Slik jeg ser det vil balansegangen mellom hensynet til føreren og hensynet til å verne liv og helse bli skjev dersom skyldkravet endres fra simpel til grov uaktsomhet.

## 7 Avsluttende bemerkninger

Ferdsel i trafikken innebærer en viss risiko for skade. Som trafikant har man ingen garanti, hverken mot å bli gjerningsmann eller skadelidt. Regelverket som finnes på trafikkrettens område må ta hensyn til dette. På den ene side kan ikke regelverket bli for strengt, fordi dette vil kunne stride mot den allmenne rettsoppfatning. På den annen side kan ikke regelverket behandle feil begått i trafikken for mildt på grunn av de alvorlige konsekvenser en feil kan føre til.

Hovedproblemstillingen i denne oppgaven var å belyse forskjellen på aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 og strl. § 239 slik den har utviklet seg etter lovendringen 2001. Endringen av den nedre grense for anvendelsesområdet til strl. § 239 har ført til at kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet og et øyeblikks uoppmerksomhet nå faller utenfor rekkevidden til strl. § 239. I disse tilfellene foreligger det nå en forskjellig aktsomhetsnorm etter bestemmelsene. Lovendringen i 2001 innebar en litt større vektlegging av at enhver fører kan komme opp i en situasjon der liv går tapt som følge av kortvarig, sviktende oppmerksomhet. Etter mitt syn har denne lovendringen vist at det ikke foreligger et behov for å endre skyldkravet i bestemmelsen som skal etterfølge strl. § 239 til grov uaktsomhet når det gjelder motorvogntilfellene.

Samtidig som trafikken blir tettere, utvikler teknologien seg videre. Bilene av i dag er langt sikrere enn det de var for bare 10 år siden og moderne veiutbygging sørger for at vi får sikrere veier. Dette bidrar til at ulykkesstatistikken går i en positiv retning på lang sikt. Likevel er det til syvende og sist opp til den enkelte som ferdes i trafikken å sørge for at ulykker unngås ved at man opptrer forsvarlig.



## **8 Litteraturliste**

### **Litteratur:**

Andenæs Johs., Matningsdal Magnus, Rieber-Mohn Alminnelig strafferett. 5. utgave, Oslo, 2005.

Andenæs Johs., Bratholm Anders Spesiell strafferett. 3.utgave, Oslo, 1996.

Andenæs Johs. I: Lov og praksis om uaktsomt drap – særlig trafikkulykker. Lov og Rett. 1996. Side 294-305.

Engstrøm Bjørn Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentarutgave. 4.utgave, Oslo, 2004.

### **Domsregister:**

Rt. 1963 s. 744

Rt. 1972 s.230

Rt. 1973 s. 1348

Rt. 1973 s. 1378

Rt. 1975 s. 852

Rt.1975 s.393

Rt. 1977 s.501

Rt. 1979 s.113

Rt. 1979 s. 495

Rt. 1980 s. 360

Rt. 1988 s.631

Rt. 1990 s. 1021

Rt. 1991 s. 216

Rt. 2000 s. 1788

Rt. 2001 s. 255

Rt. 2002 s. 190  
Rt. 2002 s.1139  
Rt. 2002 s.1556  
Rt. 2008 s. 620  
Rt. 2008 s. 1258  
HR 2009-0056-A  
LB 2002 s.438  
LG 2004-94491  
RG 2007 s.1274

**Lover og forarbeider:**

1902 Almindelig borgerlig Straffelov (straffeloven) av 22. mai Nr. 10. 1902.  
1965 Vegtrafikklov av 18. juni Nr. 4 1965.  
1986 Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) av 21. mars 1986 Nr. 747.  
2005 Lov om straff (straffeloven) av 20. mai Nr. 28. 2005. (Ikke trådt i kraft pr. 27.04.09.)  
Ot.prp. Nr 46 (2000-2001) Om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover (endring og ikraftsetting av strafferettslige utilregnelighetsregler og særreaksjoner samt endringer i straffeloven §§ 238 og 239).  
Ot.prp. Nr. 22(2008-2009) Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr.28 (siste delproposisjon - slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning).  
NOU 2002:4 Ny straffelov.

**Nettdokument:**

Trygg Trafikk. Vedlegg 2008 – fordeling trafikantgrupper og fylker. 01.02.09.  
[www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no).  
Norges Lastebileierforbund. Brev til Justiskomiteen på Stortinget. 16.02.09  
[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no).



